LA MARINA MERCANTE EN LA REPUBLICA 1821-1968

TOMO I

MARIO CASTRO DE MENDOZA

El autor, Vice-Almirante (R) Mario Castro de Mendoza, ha desempeñado importantes cargos en la Marina de Guerra. Fue Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas y Presidente de la Comisión Demarcadora de Límites en el Nor Oriente, Comandante General de la Base Naval del Callao, Comandante General de la Marina.

Jefe de la Oficina Naviera y Director General de Marina Mercante en el Ministerio de Marina. Gerente de la Asociación de Armadores del Perú, Director de la Asociación Latino Americana de Armadores, Socio Honorario de la Asociación Peruana de Derecho Marítimo.

1683
T. I.

LA MARINA MERCANTE EN LA REPUBLICA

1821-1968

02 VI 80

TOMO I

MARIO CASTRO DE MENDOZA

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
CARTAGENA

Biblioteca Central de la Armada

INTRODUCCION

La Marina es, ante todo, política.
Louis H. Gueydon

Desde fines del siglo pasado hasta nuestros días pocos hombres han influído tanto en la teoría y estrategia del Poder Naval como el marino, historiador y filósofo norteamericano Alfred Thayer Mahan, que en su conocida obra "La influencia del Poder Naval en la Historia 1660 - 1783" nos muestra en una visión exacta y detallada la influencia de tal poder en la lucha por el predominio político y comercial sintetizando este concepto en su expresión: "Puede decirse, como regla general, que el uso y gobierno del mar es y ha sido un gran factor en la historia del mundo".

En otro párrafo expresa: "Mucho antes de que se descubrieran los verdaderos principios que rigen el crecimiento y prosperidad del comercio marítimo, se había visto ya con toda claridad la profunda influencia que éste ejerce sobre la riqueza y poderío de los países por cuya causa han hecho siempre los pueblos toda clase de esfuerzos a fin de asegurar la mayor cantidad posible de estos beneficios, valiéndose ya de pacíficos medios legislativos, ya de medidas prohibitivas o monopolizadoras o bien de la violencia cuando aquellas no bastaban".

Desde el punto de vista de las relaciones internacionales, aparece por primera vez en el Siglo XX, al término de la Guerra de 1914, una organización internacional a nivel mundial, la Sociedad de las Naciones, cuyos objetivos son garantizar la paz y seguridad internacional; mantener la integridad territorial e independencia política de sus asociados por el compromiso de no recurrir a la guerra; adoptar como norma de conducta de los gobiernos la observancia del Derecho Internacional; afirmar la justicia y el respeto de los tratados; etc.

La acción de la Sociedad de las Naciones buscando evitar las guerras por la vía de las "sanciones económicas", siempre inoperante por la dificultad técnica que tiene su aplicación, sólo tuvo éxito en la solución de pequeños problemas regionales, mas su impotencia fue manifiesta para evitar los conflictos de magnitud como el que desata el Japón en 1931 para la conquista de Manchuria que después transforma en la República "indepen-

diente" de Manchukuo; la cruenta guerra del Chaco de los años 1932 - 1935; la conquista de Abisinia en los años 1935 y 1936 "para llevar la antorcha de la civilización a Etiopía" según la justificación del Duce; entre los años 1936 a 1939 la guerra civil española que se trasforma en un ensayo general en que intervienen por una y otra parte las potencias facistas y comunistas; en 1937 comienza el "incidente" de la China y la conquista de este país por el Japón; en 1938 Alemania se apodera de Austria y en 1939 invade Polonia y a la sombra de la política de apaciguamiento que se extiende por Europa, comienza la concepción nazi de la "guerra total" y con ella la desaparición de la Sociedad de las Naciones.

En los años 1944 y 1945, al finalizar la II Guerra Mundial, aparece un nuevo organismo internacional, la Organización de las Naciones Unidas, cuyos propósitos conforme a la Carta de su constitución en vigencia desde el 24 de Octubre de 1945, se orientan al mantenimiento de la paz y seguridad mundial; al fomento de las buenas relaciones entre las naciones basado en el respeto hacia la igualdad de los derechos y autodeterminación de los pueblos; la cooperación en la solución de los problemas internacionales en los aspectos económicos, culturales, de respeto a los derechos humanos y de las libertades fundamentales; de actuar como centro de armonización de las acciones de los países para el logro de sus fines; etc.

El establecimiento de la Organización de las Naciones Unidas da lugar a la simplificación de los esquemas políticos, a la aparición de bloques políticos y económicos, al desarrollo de nuevas formas de colonialismo e imperialismo y pese a los principios que rigen las relaciones internacionales consagradas en la Carta de las Naciones Unidas para la convivencia pacífica y el desarrollo, las guerras subsisten en todas las latitudes.

La política internacional ofrece numerosas contingencias de conflictos, no sólo en el campo de los intereses económicos, también en las discrepancias ideológicas y en la tendencia de ciertos países a la hegemonía. La guerra, como continuación de la política por otros medios, es consecuencia de la importancia de los intereses encontrados y de la persistencia de esta incompatilidad y no del grado de civilización de los pueblos.

En este panorama, a menos que los países desistan del afán de dominación que durante siglos se ha manifestado en sus relaciones políticas y económicas, y a menos que se establezcan nuevos sistemas de cooperación mediante la trasformación de la estructura de las sociedades existentes, la violencia prevalecerá en la política.

El comercio internacional, fuente de riqueza y poderío, cuya importancia destaca Mahan entre las causas de conflictos entre naciones, tiene su origen en la diversidad de producción con la consecuente interdependencia de

los países en la satisfacción de sus necesidades. Este vínculo se refleja en el tráfico marítimo que cubre aproximadamente el 85 o/o del intercambio comercial mundial.

La economía de un país no es pues en forma alguna independiente de los fenómenos que afectan a las demás naciones porque sus productos siempre estarán sujetos a las fluctuaciones del mercado, particularmente de aquellos productores-exportadores de materias primas, cuya estabilidad sólo podrá ser alcanzada cuando se aseguren a sus producciones precios justos bajo un mecanismo que los proteja de las fluctuaciones en bolsas y mercados.

A medida que los países menos desarrollados van tomando conciencia de la imposibilidad de gravitar en forma individual en el intercambio equilibrado y justo de sus recursos, surge la necesidad de concertar esfuerzos de cooperación multinacional, bajo diversas formas, tanto para multiplicar la propia capacidad de negociación, como para acelerar el proceso de desarrollo económico con la finalidad de lograr un mejor nivel de vida para sus pueblos.

Una de estas formas de cooperación, característica saltante de la época, se encuentra en la organización de los países productores-exportadores de materias primas para tratar de mantener, con un mayor grado de control en la oferta, un equilibrio entre los precios de las materias primas con el de los productos manufacturados y bienes de capital, evitando lo que los economistas denominan "el deterioro de los términos de intercambio". (1)

En el ámbito iberoamericano, el mayor ejemplo asociativo regional, se encuentra en el Tratado de Montevideo (1960) que establece una Zona de Libre Comercio e instituye la ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO (ALALC) para permitir la formación de grandes mercados en el convencimiento de "que la ampliación de las actuales dimensiones de los mercados nacionales a través de la eliminación gradual de las barreras del comercio intrarregional constituye condición fundamental para que los países de América Latina puedan acelerar su proceso de desarrollo económico en forma de asegurar un mejor nivel de vida para sus pueblos".

En un principio se estimó que la Zona de Libre Comercio quedaría perfeccionada en un período de 12 años por la eliminación gradual, para lo esencial de su comercio recíproco, de los gravámenes y restricciones en la importación de productos originarios del territorio de las Partes Contratantes por medio de negociaciones periódicas de las que resultan las Listas Nacionales, consecuencia de una negociación anual y selectiva, producto por producto, y la Lista Común con la relación de los productos cuyos gravámenes

y restricciones se comprometen a eliminar íntegramente para el comercio intrazonal, debiendo alcanzar 25 o/o al primer trienio, 50 o/o al segundo trienio, 75 o/o al tercer trienio y lo esencial de ese comercio en el curso del cuarto trienio.

Al cumplirse el plazo fijado por el Tratado de Montevideo, se llega a la conclusión de que esa posibilidad de integración económica en su aspecto fundamental del Programa de Liberaciones, sólo se ha cumplido parcialmente, haciéndose concesiones sobre productos poco importantes, poniendo a buen recaudo los intereses económicos de cada país, llegándose a una etapa de poco menos que de estancamiento a medida que los productos que se negocian son importantes desde el punto de vista de la balanza de pagos o de los planes de desarrollo de los países miembros de la Asociación.

La limitada concepción y los escasos logros de ALALC revelan la necesidad de una verdadera voluntad política que contribuya a su continuo perfeccionamiento, al cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Resolución 100 (IV) para la adopción de Directivas Básicas de Política Económica y un Programa de Acción; el Protocolo de Caracas y el Plan de Acción de ALALC para la etapa 1970-1980, que prorroga el período de perfeccionamiento hasta 1980 y en el que igualmente se encuentran previstos los estudios necesarios para crear condiciones favorables para el establecimiento del mercado común.

En los esquemas de integración Sub-regional, destacan el Acuerdo de Cartagena, el Tratado de la Cuenca del Plata, el Mercado Común Centro Americano y la Comunidad del Caribe.

La creación del Grupo Sub-regional Andino tuvo su origen en la reunión de los Jefes de Estado de Colombia, Venezuela y Chile y de los Delegados personales de los Presidentes del Perú y Ecuador en la capital colombiana donde se suscribe la "Declaración de Bogotá" en Agosto de 1966.

El texto del Acuerdo Sub-Regional Andino fue plasmado en sucesivas reuniones en las diversas capitales, suscribiéndose en Febrero de 1968 el Convenio constitutivo de la Corporación Andina de Fomento como instrumento técnico y financiero para llevar a la práctica la idea de esta integración Sub-Regional.

Con estos antecedentes, el 26 de Mayo de 1969, Bolivia, Colombia, Chile (2), Ecuador y Perú firman el ACUERDO DE CARTAGENA al que ingresa Venezuela en febrero de 1973. Estos países forman el Grupo Andino de Integración con una superficie de 5.46 millones de kilómetros cuadrados y una población de 73 millones de habitantes en 1974.

Nacido institucionalmente en el marco de la ALALC, el Grupo Sub-Regional Andino señala como objetivo "promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Paises Miembros, acelerar su crecimiento mediante la integración económica, facilitar su participación en el proceso de integración previsto en el Tratado de Montevideo y establecer condiciones favorables para la conversión de la ALALC en un mercado común, todo ello con la finalidad de procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de los habitantes de la Sub-Región."

Se señalan como medios para alcanzar los objetivos previstos en el Acuerdo, los siguientes:

1. La armonización de Políticas Económicas y Sociales.
2. La Programación Industrial conjunta.
3. El Programa de Liberación del Intercambio
4. Un Arancel Externo Común.
5. Programas para acelerar el Desarrollo Agropecuario.
6. La canalización de los recursos, dentro y fuera de la Sub-Región.
7. La Integración Física.
8. El tratamiento preferencial a favor de Bolivia y Ecuador.

Obviamente la existencia de esta estructura no garantiza de por sí el cumplimiento de los propósitos que le dieron origen, sino de la decisión de los Gobiernos de viabilizar la marcha conjunta y armónica, sin pretensiones hegemónicas, de todos los mecanismos e instrumentos que permitan la construcción de un futuro que, identificando los intereses comunes, asegure el bienestar de sus pueblos y la plena conquista de sus respectivos destinos nacionales.

El proceso de integración en nuestro Sub-Continente, particularmente entre países del Pacífico y Atlántico, encuentra el mayor tropiezo en la barrera de los Andes y en las enormes selvas en que los sistemas de trasporte terrestre son poco menos que inexistentes. Tal aislamiento sólo podrá ser superado por las carreteras marginales y un sistema ferroviario panamericano, así como abriendo el centro mismo del Continente a un desarrollo racional por la interconexión fluvial de las Cuencas del Orinoco, Amazonas y Río de la Plata.

En las condiciones actuales sólo puede esperarse un incremento en el intercambio comercial iberoamericano con el desarrollo de los sistemas de trasporte por agua, proceso que implica un aumento en el tonelaje disponible, itinerarios adecuados y armonización de la política comercial que permita la aplicación de fletes y tarifas razonables en el intercambio de cargas.

En el año 1975 se constituye en Panamá otro organismo regional, el SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO (SELA) por la necesidad de encontrar una forma de cooperación económica que puede concretarse en todas sus modalidades, como la apertura de mercados, financiamientos, formación de empresas multinacionales, obras de infraestructura, etc.

Dentro de esta problemática, el SELA como foro latinoamericano, responde a la necesidad de una representación organizada para proyectar hacia el exterior una imagen regional de unidad y de acción común en el plano mundial, en el proceso de entendimiento entre países desarrollados y en vías de desarrollo, para alcanzar un nuevo y más justo ordenamiento económico.

En nuestro país el comercio exterior por las fronteras terrestres tiene escasa significación. Lo que interesa es el comercio marítimo como consecuencia de nuestra situación geográfica, características físicas y estructura económica que nos impone la necesidad de medios de trasporte adecuados con regiones distantes: Europa, Estados Unidos, Extremo Oriente, en un intercambio que en gran medida responde al esquema dependiente y periférico de las grandes potencias en busca de productos primarios.

En un país insular el trasporte marítimo es una necesidad de supervivencia. En nuestro caso esta necesidad es trascendental desde el momento en que aproximadamente el 98 o/o del comercio exterior se moviliza por agua, donde la comunicación marítima representa la más completa red comercial, además de significación política de proyección al exterior.

En estas condiciones, el país no puede permanecer a merced de la capacidad de trasporte del mercado internacional, siempre sujeto a la eventualidad de una interrupción o restricción en la oferta, donde cualquier perturbación en las corrientes del comercio exterior tendrá graves repercusiones sobre el desarrollo económico. De ahí la necesidad de disponer del propio trasporte marítimo, aun bajo el supuesto de que tales servicios tengan limitaciones en relación con armadores extranjeros.

Resulta así que en el trasporte marítimo no debe apreciarse el simple rendimiento comercial de una inversión, sino los intereses generales del país, como el instrumento de intercambio comercial, parte del proceso de producción y de su seguridad económica.

Por otra parte, una dependencia en tan alto grado de trasporte por agua, constituye un factor de debilidad, o si se quiere expresar en otros términos, aumenta la vulnerabilidad económica y militar del país, situación que sólo

puede ser superada con pleno conocimiento de tales limitaciones, organizando los medios para subvenir estas necesidades bajo cualquier circunstancia y entre éstas debe considerarse fundamentalmente las que ligadas a la Marina Mercante constituyen el Poder Naval, esto es la Marina de Guerra como medio de apoyo y una industria naval de permanente respaldo para atender las necesidades de reparaciones, reposición e incremento de unidades. Sin estos elementos, en conjunto, el país no podría sobrevivir en caso de un conflicto de importancia.

En el intercambio comercial, el mar como superficie que enlaza los Continentes, es fundamentalmente ruta o camino y la razón fundamental del Poder Naval es la conservación o dominio de las comunicaciones navales porque la presión política y económica que se deriva de ese dominio puede hacerse sentir de inmediato. En la "Doctrina de la Guerra Marítima" señala Otto Gross que "Mientras la presión económica sobre el territorio solamente puede llevarse a cabo después de la victoria o de la conquista, la presión análoga en el mar empieza a tener efecto inmediatamente después de la declaración de guerra" y luego, citando a von Maltzahn, agrega, "los buques deben detenerse donde termina el mar, pero el puño acorazado del dominio del mar va más allá de la costa, pega en el banco del mercader de tierra adentro, en la puerta de la fábrica de los centros industriales y en la casa del obrero".

Usualmente se caracteriza la Política como Ciencia, señalando que es la que determina las funciones del Gobierno dentro del mismo Estado. De ahí resulta su diversificación en los aspectos generales de política exterior, económica, social, educacional, de trasportes, etc. que debidamente coordinadas e integradas para alcanzar los objetivos de Desarrollo y Seguridad adquieren unidad como Política Nacional.

El Desarrollo y Seguridad son conceptos íntimamente ligados. La Seguridad es la capacidad para enfrentar toda eventualidad, para absorber el peso de cualquier ataque y ser todavía capaces de dañar al agresor como un todo. La Seguridad es consecuencia del Desarrollo. Y el Desarrollo en un país que depende casi totalmente del trasporte por agua, sólo puede garantizarse con una Marina Mercante propia para asegurar la capacidad del Estado.

El proceso de desarrollo tiene muchos aspectos, pero ninguno de éstos tomado aisladamente, es suficiente para alcanzar los objetivos de la Política Nacional. Sin embargo, el trasporte en general tiene una significación especial porque es el elemento que enlaza o vincula a todos los otros sectores y contribuye al buen éxito o fracaso de todos los demás. Una adecuada política de trasporte, en particular del trasporte por agua, influye en forma considerable en el proceso de desarrollo y esto requiere que todos los organismos responsables de la Administración Pública, tengan una visión con-

junta de tales posibilidades. Con este conocimiento, los problemas que confronta la actividad naviera serían fácilmente resueltos, se contribuiría a crear "conciencia marítima".

En los años precedentes a la I Guerra Mundial en que nuestra economía integrada al comercio internacional como exportadora de materias primas e importadora de productos manufacturados, lograba algún superávit en su balanza comercial, no motivaba mayor preocupación de los Gobiernos el aspecto de los fletes marítimos.

En la crisis mundial de 1929 y particularmente por el desquiciamiento del comercio en la II Guerra Mundial, cambia esta situación en que los saldos de las cuentas exteriores resultan cada vez más ajustados o negativos, en que recién se comienza a dar importancia a los llamados "ítems" invisibles en el intercambio comercial y la posibilidad de lograr un mejoramiento en la balanza de pagos mediante una adecuada política.

En este aspecto, la contribución de la Marina Mercante en el logro de determinados objetivos de la Política Económica se encuentra:

a) En la balanza de pagos.
b) Garantizando la continuidad de los servicios de trasporte.
c) En la integración nacional y regional.
d) Diversificando el empleo.
e) En la promoción del comercio.

Vamos a referirnos a estos aspectos.

El método o forma para determinar la importancia económica de la Marina Mercante, en actividad internacional, dentro del complejo del mercado de fletes, están sujetos a apreciaciones que pueden variar de un país a otro, a consecuencia de factores locales o de otro orden, siguiendo en cada caso su propio procedimiento, como ocurre en Gran Bretaña, Italia, Japón, Francia, etc.

Desde el año 1963 el "Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana" (IEMMI), tomando en cuenta los procedimientos aplicados en otros países, ha desarrollado su propio método que con el tiempo se ha venido abriendo campo en nuestro Continente.

Es a esta contribución del IEMMI a la que nos vamos a referir para establecer el "Balance Naviero" y la "Contribución Neta al Balance de Pagos", aspectos específicos que determinan la importancia económica de la Marina Mercante, en actividad internacional. (3)

Se menciona que el "Balance Naviero" es la "cuantificación financiera, exclusivamente financiera, de los pagos y cobros que el país hace en relación al trasporte de su comercio exterior y al trasporte de pasajeros en tráficos internacionales". Se trata pues de la sistematización de los ingresos y egresos financieros, en divisas, de la actividad naviera.

En este "balance" intervienen tanto los armadores extranjeros que hacen tráfico con puertos peruanos, y los armadores nacionales en tráfico internacional.

En este balance, los fletes de importaciones trasportadas en barcos peruanos no tienen cabida, como es obvio.

BALANCE NAVIERO

A) Ingresos

Rubros

1. Fletes de las exportaciones en barcos peruanos .....
2. Fletes entre puertos extranjeros en barcos peruanos .....
3. Pasajes de no residentes peruanos en buques peruanos .....
4. Pasajes por trasporte entre puertos extranjeros .....
5. Gastos de los buques extranjeros en el Perú .....

Total de ingresos .....

B) Egresos

1. Fletes de las importaciones en buques extranjeros .....
2. Fletes por cabotaje realizado por extranjeros .....
3. Pasajes de peruanos trasportados por buques extranjeros .....
4. Gastos de la Marina Mercante Peruana en el exterior .....

Total de egresos .....

BALANCE .....

En nuestro caso, aun sin estadísticas, se puede afirmar que el "Balance Naviero" acusa un déficit permanente desde que nuestro país es predominantemente "cargador" y no "trasportador".

En lo que se refiere a la "Contribución Neta al Balance de Pagos", sólo se toma en cuenta a los barcos peruanos que cumplen una doble función. Por una parte "ahorran" divisas con los fletes de importaciones y pasajes de residentes en el país y por otro lado "ganan" divisas con los fletes de las exportaciones, los fletes entre puertos extranjeros, los pasajes de no residentes y los que se realizan entre puertos extranjeros.

CONTRIBUCION NETA AL BALANCE DE PAGOS

A) Ahorro de divisas

Rubros

1. Fletes de importaciones en barcos peruanos .....
2. Pasajes de residentes en el país en barcos peruanos .....

Parcial .....

B) Ganancia de divisas

1. Fletes de exportaciones en barcos peruanos .....
2. Fletes de barcos peruanos entre puertos extranjeros .....
3. Pasajes de no residentes en barcos peruanos .....
4. Pasajes de barcos peruanos entre puertos extranjeros .....

Parcial .....

C) Totales

Fletes .....
Pasajes .....

Contribución Bruta .....

Gastos de los barcos peruanos en el exterior .....

CONTRIBUCION NETA .....

Es obvio que la Marina Mercante peruana en su tráfico de ultramar, tiene un apreciable aporte en divisas al Balance de Pagos.

La continuidad de los servicios de trasporte por agua, bajo cualquier circunstancia, sólo puede garantizarse con una Marina Mercante propia. Esto es particularmente cierto en los conflictos internacionales de magnitud en que inevitablemente se retiran del tráfico comercial los buques de los países comprometidos para atender sus propias necesidades y en el caso de los buques neutrales su alejamiento en busca de mejores posibilidades con los fletes de guerra.

El flujo normal del comercio exterior en buques propios, reduce la dependencia ya que permite una libertad de acción como mejor convenga a los intereses nacionales.

La presencia de empresas navieras nacionales en las Conferencias de Fletes para la toma de decisiones sobre servicios y tarifas es igualmente una forma de defender los intereses del país en tales negociaciones.

En el ámbito nacional, la Marina Mercante contribuye a la integración económica facilitando el intercambio de cargas de gran volumen entre regiones alejadas cuya movilización por otros medios no es posible, como ocurre con la distribución de petróleo y derivados de la Zona Norte a todo el litoral, los productos agropecuarios de las áreas de producción, los fertilizantes, el mineral de hierro, el intercambio entre la Costa y la Región Amazónica, etc.

El proceso de integración regional sólo es posible, bajo las circunstancias actuales, por el aumento del tonelaje disponible y la armonización de una política comercial entre los países de la Zona.

La contribución de la Marina Mercante en la diversificación del empleo se encuentra en los cuadros directivos y personal técnico y administrativo de las empresas y en las dotaciones de Oficiales y Tripulantes de los buques, en la industria de construcción y reparaciones, en los centros de capacitación y entrenamiento, en la actividad portuaria, en los diversos medios que significan las ayudas a la navegación.

Todo este conjunto, que comprende personal técnico de las más variadas especialidades, contribuye a la estabilidad laboral y económica.

La función del trasporte constituye parte del proceso de producción, tanto por el movimiento de las materias primas como por la distribución de productos manufacturados.

El trasporte puede cumplirse por la vía marítima, vía terrestre en sus diferentes modalidades o vía aérea, asumiendo en cada caso una característica particular en relación con el costo y relación jurídica.

Entre estos medios, el mar como elemento de comunicación entre los pueblos, resulta un gran camino en el intercambio comercial entre productores y consumidores, facilitando la circulación de las riquezas naturales y las producidas por el hombre por su propio esfuerzo.

La característica del trasporte por mar es el libre acceso y la concurrencia ilimitada, asumiendo en esta forma un carácter internacional.

Todos los cambios estructurales en el trasporte marítimo se orientan al trasporte especializado, consecuencia de la variedad creciente de las mercaderías. La incorporación de estas nuevas técnicas, no sólo reduce los riesgos de la aventura marítima, también permite la movilización de los mayores volúmenes de carga a las mayores distancias y la comercialización de productos de escaso valor que no sería posible de utilizarse otros medios de transporte.

Toda esta evolución tiene un fundamento económico, la necesidad de reducir los costos de explotación, porque en el nivel de precios y productividad el valor de los fletes y servicios constituye un factor esencial en la promoción del comercio.

El flujo marítimo comercial siempre ha sido influenciado por los avances tecnológicos, ejerciendo un efecto preponderante en la organización de los transportes.

Sin remontarnos a épocas muy antiguas, basta recordar lo que significó a mediados del siglo pasado, el cambio de la navegación a la vela por el empleo del acero y del vapor.

En la etapa inicial de coexistencia de vapores y veleros, los primeros, con mayor seguridad en las travesías, acortando las distancias y reduciendo los riesgos, asumen el trasporte de pasajeros y de las mercaderías manufacturadas, mientras los buques de vela actúan en el trasporte de las cargas a granel, en que no se precisan fechas de llegada. En esta forma quedan sentadas las bases de organización del tráfico marítimo, mediante los servicios regulares y los servicios ocasionales o de "tramps".

En la actualidad aun cuando se mantiene esa organización básica de servicios regulares y de "tramps", la variedad creciente de mercaderías ha dado lugar a importantes cambios estructurales y como consecuencia al empleo de buques especializados en el porteo de diferentes tipos de carga, así aparecen los buques tanques, mineraleros, frigoríficos, de trasporte de gases licuados, de productos químicos, etc.

Esta evolución tiene otras manifiestaciones en relación a factores físicos, económicos y políticos.

Uno de los avances más espectaculares en los últimos años es la gran capacidad de trasporte de los petroleros y graneleros.

A poco de finalizada la II Guerra Mundial aparecen los buques tanques de 25.000 DWT que entonces se calificaban de superpetroleros, en 1960 se llega a las 100.000 toneladas, en 1970 a las 300.000 toneladas y actualmente hay buques que bordean el medio millón de toneladas, con calados de 70, 80 y 90 pies.

En el caso de los graneleros, el crecimiento de estos buques se ha triplicado desde 1960 superando actualmente las 200 mil toneladas. En esta categoría se incluyen buques de gran flexibilidad capaces de trasportar minerales, cargas secas a granel, y aun petróleo, con mamparos transversales y longitudinales para diversos tipos de carga.

Una de las consecuencias de la aparición de estos buques de gran calado, es la revaluación de las rutas al extremo que ciertas áreas resultan vedadas a su actividad, como es el caso del Mar Báltico, los Estrechos de Dover, Singapur y Malaca y como es de suponer las vías internacionales de Suez, Panamá y Kiel.

La tendencia a construir buques mayores tiene un fundamento económico ya que el costo de construcción por toneladas acusa una constante disminución a medida que aumenta el tamaño. Otra de las razones de este cambio, también tiene relación con las crisis del Canal de Suez por razones políticas y militares.

Un estudio de la Sociedad Clasificadora ABS, muestra que el costo de construcción por tonelada en un buque de 250.000 DWT, es aproximadamente el 50 o/o del que corresponde a uno de 25.000 DWT tratándose de buques petroleros y en cuanto al rendimiento operativo, el costo por tonelada trasportada en función del porte bruto, mantiene una relación similar, para una misma distancia.

Este gigantismo en los buques tiene otras consecuencias, como es la concentración de una inversión muy grande en una sóla unidad, con un costo de explotación muy elevado, que a su vez significa la individualización del riesgo acrecentada por la escasa maniobrabilidad de tales buques. Esta situación obliga al armador a buscar el aumento de la rotación del capital evitando, tanto como sea posible, toda parada. A este fin, como el de la seguridad operacional, se aplican nuevas técnicas como es el desarrollo de la automatización en las tareas de la navegación (optimización de la ruta, navegación por satélite, gobierno automático, sistema anti-colisión, etc.) como en las de ingeniería.

Los canales, vías acuáticas artificiales, han ejercido y aún ejercen una fuerte influencia en el tráfico marítimo y en el diseño de los buques. Es el caso del Canal de Suez, el de Panamá y en menor escala el de Kiel.

La construcción del Canal de Suez se inicia en 1859 y se abre al tráfico en 1869. Con una longitud de 161 kilómetros, una anchura de 70 metros y una profundidad de 11 a 12 metros, se convierte en la arteria principal del camino a las Indias, reemplazando la ruta del Cabo de Buena Esperanza.

El canal resulta tan importante para el tráfico internacional que durante 87 años, hasta el conflicto Arabe-Israelí de 1956-1957, muchos de los buques se construían tomando en cuenta la profundidad del mismo que en 1957 alcanzaba 34 1/2 pies.

Superado este conflicto, el Canal vuelve a recuperar su importancia vigorizado por el comercio de petróleo.

El estallido de un nuevo conflicto en 1967 significa otra interrupción en este tráfico y los barcos que se construyen aumentan de tamaño para retomar la ruta del Cabo de Buena Esperanza. Al iniciarse la década de 1970, el 40 o/o de la flota petrolera mundial, con calados entre 43 y 65 pies, ya no podía utilizar esa vía.

En esta forma se reduce la influencia del Canal de Suez en el plano de la navegación mundial, consecuencia de factores políticos y militares.

El Canal de Panamá, en contraste con el Canal de Suez, mantiene una fuerte influencia en el tráfico y en el diseño de los buques muchos de los cuales se ajustan a los límites de las esclusas, 304.8 metros de largo, 33.5 metros de ancho para calados de 35 a 40 pies. Una muestra de esta influencia son los graneleros de 67.000 DWT en tráfico regular entre el Golfo y el Japón, conocidos como "Barcos Panamax".

Los principales flujos de tráfico del Canal de Panamá, en ambos sentidos, se extienden desde el Lejano Oriente al Golfo, los de intercambio entre las costas del Pacífico americano al Golfo, costa este de los Estados Unidos, Europa y Mediterráneo.

Como referencia de la importancia de esta via para nuestro país basta citar que, con respecto a la ruta alternativa del Estrecho de Magallanes, se reduce la distancia en 4.000 millas a puertos de Europa.

La influencia del Canal de Kiel sólo se limita al tráfico del Mar Báltico.

En esta revolución tecnológica del comercio marítimo, se instituye el trasporte multimodal que implica el establecimiento de un nuevo régimen jurídico entre las partes que intervienen en un contrato de trasporte, así como en la necesidad de nuevas normas para los procedimientos aduaneros, a lo que se agrega la adecuación de la infraestructura y equipamiento portuario.

Tradicionalmente el trasporte internacional se ha caracterizado por su segmentación en las diferentes etapas del viaje, mediante contratos separados con cada uno de los trasportistas (ferrocarril, barco, carretera, etc.) que asumen su responsabilidad en el sector que se comprometen, con las consiguientes pérdidas de tiempo, hurtos, averías en los puntos de trasbordo, etc. por la falta de una responsabilidad continua.

Con el trasporte multimodal se cubre el porteo integral, de "puerta a puerta" a través de distintos medios de trasporte, como una sola operación, amparado por un solo documento y bajo una sola responsabilidad en todo el trayecto.

Este nuevo concepto adquiere importancia por la evolución operada en el manejo físico de la mercadería con la aplicación de la unitarización (o unitización) de la carga, pallets y containers, y la tecnología desarrollada para su trasporte, combinando distintas formas de unitarización con diversos tipos de buques.

En esta forma aparecen los buques porta-paletas, buques celulares (lift-on lift-off), buques de auto-trasbordo (roll-on roll-off), buques portagabarras (LASH, SEABES y BACAT) genéricamente llamados LASH (lighter-Aboard-Ship) y buques de uso múltiple.

El trasporte multimodal no se aplica exclusivamente a la carta unitarizada, si bien es cierto que facilita el sistema. También es de aplicación en el trasportes de carga surtida y aun de graneles.

El empleo de trasportes multimodal se aplica en forma extensa en los países industrializados, con fuerte tendencia a generalizarse en todo el mundo.

Cuando a mediados del siglo pasado se inicia una transformación en el trasporte marítimo por el cambio de la navegación a la vela por el vapor y que encuentra a nuestro país sin medios ni capacidad para adaptarse a la nueva tecnología, los Gobiernos de la época sólo encuentran como solución la apertura de todos los puertos a los vapores de todas las naciones aplicando una política de "igualdad" de banderas, frenando toda posibilidad de desarrollo naviero.

Actualmente presenciamos una nueva revolución, tan profunda como la antes señalada. La nueva construcción naval afecta la planificación de los puertos, tanto por el tamaño de los buques como por el transporte de cargas especiales y el porteo unitizado de carga general con distintos tipos

de buques, bajo la tendencia al trasporte multimodal internacional. Todo esto significa la necesidad de establecer un nuevo régimen jurídico en los contratos de trasportes, en la necesidad de adaptar nuevas normas en los procedimientos aduaneros, en la adecuación de la infraestructrura y equipamiento portuario y un cambio en la política de construcciones navales en astilleros del país.

Estos hechos deben ser motivo de profunda e inmediata preocupación de los responsables de la actividad naviera, en todos sus aspectos, para la actualización de sistemas, normas y políticas en las nuevas condiciones del trasporte por agua, para poder sobrevivir en un proceso permanente al cambio, para no ser arrastrados hacia soluciones impuestas por intereses extraños y no se tengan que repetir, como solución a los nuevos factores de desarrollo, los errores del pasado.

La experiencia de nuestro país en lo que se refiere a su Marina Mercante, puede ser cubierta en cinco fases en el extenso período que cubre desde la Independencia hasta el año 1968.

Cronológicamente estas etapas son las siguientes:

1821 – 1851
1852 – 1860
1862 – 1902
1903 – 1945
1946 – 1968

El esclarecimiento objetivo de cada una de estas fases constituye, a nuestro juicio, el necesario conocimiento de los factores que determinaron el desarrollo o la falta de desarrollo de nuestra Marina Mercante. También constituye una importante contribución en la orientación política en este campo.

El planteamiento que sigue es sólo parcial, se limita a la Marina Mercante, sin incursionar en otros aspectos que necesariamente tienen influencia en las decisiones políticas.

La primera fase corresponde a los primeros treinta años de la República en las que todas las disposiciones estan regidas por un proteccionismo cerra-

do. En el Gobierno de San Martín se exige a los extranjeros que deseen residir en el país, jurar la independencia y obtener carta de ciudadanía, se les prohibe el comercio al por menor. El cabotaje se reserva a los buques y ciudadanos peruanos y en el caso de autorizarse a buques de Chile, Río de la Plata y Colombia, deben llevar 1/3 de tripulantes peruanos y si los buques son extranjeros, algo así como "extra-zonales", su tripulación debe ser cubierta en un 50 o/o por peruanos.

Los numerosos Reglamentos de Comercio, incluyendo los de la Confederación, distinguen la nacionalidad de los cascos con derechos diferenciales en la importación, agrupados como buques nacionales, buques de los países hispano-americanos y buques extranjeros.

Entendemos que muchas de estas disposiciones deben interpretarse como una reacción de la nueva nacionalidad contra las potencias colonialistas.

El punto culminante de esta fase se encuentra en la "Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante" dada en el primer Gobierno de Castilla (1845-1851), cabal muestra de capacidad de este ilustre gobernante.

La segunda fase se extiende de 1852 a 1860 en que se produce un importante cambio de actitud, no por planteamientos doctrinarios, sino por la falta de capacidad del país para adaptarse a las nuevas técnicas en el trasporte con la aplicación del acero y vapor a la navegación, en que los buques de vela ya no satisfacen las necesidades del comercio. En esta situación los hombres de gobierno no encuentran otra solución que abrir los puertos y caletas a los vapores extranjeros.

Este es el comienzo del abandono de toda medida de protección a la Marina Mercante nacional.

La tercera fase que abarca desde 1861 hasta 1903 se caracteriza por la aplicación de una política absolutamente liberal en el tráfico marítimo desde el decreto de 1861 por el que se otorga a los vapores extranjeros los mismos privilegios que corresponden a los buques peruanos hasta el decreto de 1872 en que ya no se exige que los Capitanes de buques nacionales sean peruanos, simplemente que conozcan el idioma español y revaliden sus títulos. Con esta política de "laissez faire, laissez passer" los gobiernos dejan amplia libertad de acción a las empresas navieras extranjeras que acaparan el trasporte de millones de toneladas de guano y salitre sin radicación alguna de beneficios para el país.

El último cuarto del siglo trascurre a la sombra de la Guerra de 1879 en que se registran dos reacciones, la anulación de las concesiones otorgadas a las Compañías de Vapores extranjeras y el desahucio en todos los Tratados de Comercio y Navegación de la cláusula de la "nación más favorecida".

La cuarta fase se inicia con una nueva Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante que en su aspecto principal incluye un programa de liberaciones y un subsidio a los vapores y buques de vela por tonelada y milla navegada de difícil aplicación. A la disposición anterior sigue la Ley 194 que autoriza al Poder Ejecutivo la gestión para la formación de una Compañía Nacional de Vapores a base de un subsidio de treinta mil libras anuales. Este es el origen de la formación de la Compañía Peruana de Vapores en 1906 y la adquisición de un dique flotante en 1909.

La crisis del trasporte marítimo consecuencia de la Primera Guerra Mundial motiva dos disposiciones importantes. Se autoriza al Poder Ejecutivo a tomar posesión de los elementos de trasportes necesarios para atender las necesidades públicas y en cuya aplicación se toman los buques alemanes internados en puertos peruanos y se prohibe la venta de vapores y buques de vela de registro nacional sin previa autorización del Gobierno.

En 1928 se da la "Ley de Cabotaje" en un intento de apoyar la actividad naviera nacional en la crisis de post-guerra.

En 1928 se inicia la construcción del Terminal Marítimo del Callao y en 1936 el Terminal de Matarani. Se construye el Dique Seco.

Durante la II Guerra Mundial se dispone la movilización de todos los medios de trasporte por agua, bajo la jurisdicción del Ministerio de Marina, para conjurar la crisis del trasporte.

En Julio de 1944 se constituye una empresa estatal con el nombre de Compañía Peruana de Vapores, con todos los buques e instalaciones de la extinguida CPVDC.

La quinta y última fase de este recuento histórico, cubre el período entre la finalización de la Segunda Guerra Mundial y el año 1968. El estallido del conflicto tuvo dos consecuencias importantes en el país, por un lado se inicia un proceso de industrialización con un crecimiento ininterrumpido por un mercado interno en expansión y en lo que se refiere al influjo del mar, los sucesivos gobiernos adoptan medidas positivas en todos los aspectos de la actividad naviera y si bien es cierto que la acción legislativa que cubre

esta etapa no respondía a un Planeamiento Integral para el logro de determinados objetivos de una Política Naviera, los resultados fueron realmente espectaculares en el nivel Iberoamericano.

Antes de llegar a esta etapa no se advierte en nuestros gobernantes mayor preocupación por el mar y sus posibilidades, el debate político sobre estas cuestiones brilla por su ausencia, toda acción parece frenada o perturbada por factores internos y externos y trascurren los años son que se encuentre una formula apropiada de fomento y protección de la Marina Mercante. Y esto ocurre en nuestro país en que los factores geográficos y económicos resultan determinantes para orientar la acción del Estado hacia una política marítima, con un extenso litoral y puertos de fácil acceso o adaptación, una considerable red fluvial con acceso al mar, zonas de pesca sumamente ricas, sin otra comunicación en el litoral que el cabotaje antes de que se construyera la carretera longitudinal de la costa y una estructura comercial orientada a las exportaciones e importaciones.

En un prolongado período de nuestra historia sólo se encuentra la acción aislada de algunos ilustres gobernantes, Ramón Castilla y José Pardo, que orientan su política al desarrollo de una Marina Mercante auténticamente peruana.

El esclarecimiento de lo que ocurre en la actividad naviera al término de la II Guerra Mundial, tiene considerable importancia porque significa un vuelco en la historia. Es por esta razón que señalamos con algún detalle la acción de los gobiernos en la quinta fase de esta reseña.

En el Gobierno de Bustamante y Rivero se incorporan seis buques (war surplus) de sólo un año de construídos adquiridos por la CPV que constituye una renovación apreciable en la flota estatal.

En Agosto de 1947 se da el decreto por el que se reafirma sobre bases científicas y humanas el derecho inherente al mar territorial y se declara que la soberanía y jurisdicción nacionales se extienden a la plataforma submarina o zócalo continental e insular, señalando el control y protección sobre el mar adyacente hasta una distancia de 200 millas.

En Enero de 1948 se crea la Escuela Náutica "Miguel Grau" para la formación de Oficiales mercantes de Cubierta e Ingeniería.

En Abril de 1948 se exonera del pago de impuestos y gravámenes a la Corporación Peruana de Vapores cuya actividad se cumple con capital aportado por el Estado.

En el Gobierno de Manuel Odría se crea la Dirección de Administración Portuaria por la Ley de Presupuesto de 1949.

En Febrero de 1950 se crea el Servicio Industrial de la Marina. En 1953 se levanta el Taller de Construcciones navales y se construye la Grada No. 1. En 1955 se inicia la primera construcción de alto bordo por el Servicio Industrial de la Marina.

En Diciembre de 1950 se crea un impuesto del 2 o/o a las cargas del comercio exterior para la adquisición de barcos petroleros. Este impuesto fue aumentado posteriormente aplicándose a la ampliación de las instalaciones del SIMA.

En 1951 se aprueba un nuevo Reglamento de Capitanías y Marina Mercante.

En 1953 se crea la empresa estatal "Línea Amazónica Naviera Peruana".

En 1953 y 1954 se incorporan dos buques tanques nuevos al Ministerio de Marina.

En 1956 se inaugura el nuevo puerto de Iquitos en la zona de Punchana.

En el Gobierno de Manuel Prado, se crea en el Ministerio de Marina la Oficina Naviera Comercial para la operación comercial de los buques auxiliares de la Armada, Abril de 1958.

En 1959 entra en servicio el primer buque tanque construído por el Servicio Industrial de la Marina.

En Enero de 1962 se autoriza a la CPV la adquisición de 14 buques, bajo licitación internacional, de los que la mitad deben ser construídos en el país.

En Febrero de 1962 se crea la Comisión Nacional de Marina Mercante como organismo del más alto nivel político para la formulación de planes y programas de fomento y desarrollo de la Marina Mercante nacional.

En Marzo de 1962 se declara de utilidad pública y de preferente interés nacional las industrias de construcción y reparación de buques otorgándoseles los beneficios y franquicias de la Ley de Promoción Industrial. Se aumenta del 2 al 4 o/o el impuesto a los fletes del comercio exterior debiendo aplicarse el mayor ingreso al aporte de capital que corresponde al Estado en las Sociedades Mixtas que se constituyan en la explotación de astilleros del Estado.

En Febrero de 1962 se incorporan a la legislación nacional importantes Convenios de la OIT sobre aspectos de trabajo, seguridad social, formación profesional, etc. de la Gente de Mar.

En el interregno castrense de Julio 1962 a Julio 1963, se dispone que el aumento a los fletes del comercio exterior, se aplique a la construcción de un muelle marginal y ampliación de instalaciones del Servicio Industrial de la Marina.

Se autoriza a la CPV la adquisición de buques usados por trato directo.

En el Gobierno de Fernando Belaúnde Terry se crea el Instituto del Mar del Perú, Setiembre de 1963 como organismo encargado de planear, dirigir y coordinar las investigaciones hidrobiológicas para el mejor aprovechamiento del mar peruano.

En los años 1963 y 1964 se amplían las obras portuarias del Astillero de la Marina, así como los talleres del mismo y se pone en ejecución un programa de construcciones navales que se concreta con el lanzamiento de tres buques tanques entre 1965 y 1967 y la orden de construcción de un buque carguero.

En 1964 se dispone nuevas ampliaciones en el Astillero de la Marina para la construcción de unidades de mayor tonelaje, incluyendo la ampliación de la grada de construcción, y como proyección futura se dispone en 1965 la construcción de un nuevo dique seco, un nuevo muelle de montaje, adquisición de grúas, ampliación de talleres, etc.

Para la expansión de la pesca y de las construcciones navales en su apoyo, se otorgan exenciones impositivas en la captura para consumo humano y franquicias en la importación de equipos de cubierta, instrumental, motores Diesel para las embarcaciones pesqueras.

En 1965 se crea en el Ministerio de Marina la Dirección General de Marina Mercante como organismo permanente para aplicar la Política Naviera del Estado.

En 1966 se reserva el cabotaje marítimo, fluvial y lacustre exclusivamente para naves peruanas así como una parte substancial del comercio exterior, en un nivel que supera el 50 o/o.

En 1966 se autoriza a la empresa naviera estatal la concertación de operaciones de crédito para la renovación total de su flota, que se concreta en 12 buques.

La política de puertos se orienta a la construcción de Terminales Marítimos en reemplazo de los muelles de lanchonaje.

En 1968 se crea la Corporación Nacional Portuaria como único organismo a cargo de la administración, operación, mantenimiento y expansión de los Terminales y Muelles fiscales.

En 1968 se reestructura la Corporación Peruana de Vapores como Sociedad Anónima, reteniendo el Estado la totalidad del capital accionario.

En 1968 se autoriza la construcción de dos trasbordadores destinados al Lago Titicaca para ser operados por la CPV.

Se incorporan importantes Convenios internacionales a la legislación nacional y se incorpora nuestro país a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

El establecimiento de esta nueva política rompe el estancamiento anterior y el quinquenio 1964-1968 marca un hito fundamental en el proceso de cambios de la actividad naviera.

Para destacar los "indicadores" de esta evolución en la marina mercante, en la construcción naval de alto bordo, en materia de puertos, en la industria de la pesca y en la industria de la construcción naval en apoyo de la misma, mencionamos las siguientes realidades:

a) Al completarse la entrega de los buques construídos en Finlandia y España, conforme a los contratos de 1966, la empresa naviera estatal CPV incorpora 12 unidades nuevas con 114.000 TRB y 162.274 TPB, ubicando a la CPV entre las 10 primeras empresas navieras iberoamericanas, ostentando la mejor edad promedio.

A mediados de 1968 la Oficina Naviera Comercial del Ministerio de Marina opera una flota de 7 petroleros con un total de 43.623 TRB y 52.616 TPB, de los que 4 corresponden a construcciones del SIMA, cubriendo el 55.7 o/o del tonelaje de registro bruto total.

Entre 1966 y 1968 la actividad naviera privada incorpora 10 unidades, petroleros y cargueros con 100.000 TPB.

En 1968 la Marina Mercante peruana tiene un índice de renovación de 60.3 o/o, la segunda en importancia en Iberoamérica, después de Brasil.

b) La industria de la construcción naval de alto bordo por el Servicio Industrial de la Marina, ubica al Perú en tercer lugar en Iberoamérica, después de Brasil y Argentina.

c) En materia de puertos, entre 1965 y 1968, se construyen los Terminales Marítimos de Paita, Salaverry (iniciado en el gobierno de Manuel Prado), Pisco e Ilo.

Se amplía el Terminal Marítimo del Callao con el Espigón de minerales y el muelle de petróleo.

En Chimbote se construye el muelle de minerales.
En Matarani se prolonga el malecón de atraque.

En conjunto, la obra se realiza en la expansión portuaria, significa un incremento de 100 o/o en la capacidad de atraque de buques interoceánicos, con respecto al año 1963.

d) La industria de la pesca tiene un desarrollo impresionante. En 1955 el volumen de pesca llega a 55.000 toneladas, en 1960 alcanza los 3 millones, en 1961 se llega a los 5 millones y en 1964 se logra 9 millones de toneladas en la captura, ubicando a nuestro país como el mayor pesquero del mundo.

e) La industria de la construcción naval en apoyo de la pesca tiene un desarrollo similar. En 1963 operaban 45 astilleros que podían construir 1.200 embarcaciones de pesca, de todo tipo, por año. En 1966, limitando la información a embarcaciones mayores de 100 TRB, se construyen 149 unidades con 18.391 TRB, con cascos de acero, altamente equipados.

La industria de la construcción naval en embarcaciones de pesca y otros tipos (cisternas, barcazas, remolcadores, etc.) se ubica como la de mayor desarrollo en Iberoamérica.

f) En 1968 el astillero "Pesquera Industrial Callao S.A." (PICSA) es calificado como el más importante del sector privado en la costa occidental del Pacífico iberoamericano.

En el citado año, PICSA se encontraba equipado para la producción de embarcaciones en serie, tipo PH-29 de 350 toneladas de capacidad de carga, a razón de una embarcación por semana, bajo su propia tecnología y con la más alta clasificación internacional.

En una apreciación conjunta, el período comprendido entre el término de la II Guerra Mundial y el año 1968, se caracteriza por un desarrollo económico, político y social que se sustenta sobre bases reales.

En este panorama la acción de los gobiernos en la actividad naviera tiene sentido de continuidad. Todas las disposiciones legales responden a la realidad peruana, son verdaderas herramientas de fomento y protección con los resultados anotados.

En el aspecto político todo hace suponer que se ingresa a una etapa de maduración, de formación, de sedimentación, con una creciente participación popular en los asuntos públicos como es el caso de las elecciones de los gobiernos locales en el Gobierno de Belaúnde, hecho que ocurre por primera vez después de más de 40 años.

Es en esta primavera democrática donde se encuentra, tanto o más que en las disposiciones legales, el verdadero estímulo a la iniciativa privada para la inversión de capitales en actividades de riesgo.

El espectacular desarrollo de la industria de la pesca y de la construcción naval en su apoyo, es obra exclusiva del esfuerzo privado, fuente fecunda en la vida económica de la nación.

No fue el nuestro, en Iberoamérica, el único país que al estallar la segunda guerra mundial sufriera las consecuencias de no poseer una marina mercante propia. En mayor o menor grado, todos estos países confrontan una situación similar sin mayor participación en el trasporte de su comercio exterior. Esta falta de disponibilidad de bodegas a consecuencia de la guerra crea un serio y angustioso problema.

A partir de entonces estos países aprecian la urgencia de una marina mercante propia como instrumento de su comercio exterior y de apoyo a su economía.

La guerra de 1939, en lo que se refiere al tráfico marítimo, da lugar a dos situaciones importantes.

El primer hecho se refiere a los buques de las potencias del Eje refugiados en puertos americanos sobre los que el Comité Consultivo Financiero Interamericano aprueba el llamado "Plan Summer Welles" por el cual los gobiernos de las Repúblicas americanas asumen el compromiso de movilizar estos buques para sus propias necesidades. En el caso de nuestro país se pierde la oportunidad de incorporar 5 magníficos buques alemanes, además de que por necesidad pública se pudo aplicar la ley 2696 de Enero de 1918. La República Argentina incorpora 16 buques italianos internados en sus puertos y sienta las bases de su marina mercante.

El segundo hecho importante, consecuencia de la Guerra, se refiere a la aplicación de la "Merchant Ships Sales Act" del Gobierno de los Estados Unidos, sancionada en Marzo de 1946 con vigencia hasta Enero de 1951, que autoriza la venta de barcos mercantes excedentes de guerra. En Iberoamérica las principales adquisiciones corresponden a Argentina 24 buques, Brasil 12, Perú 8, Colombia 8 y Chile 6.

En esta forma muchos países americanos comienzan a aplicar medidas para la formación o expansión de sus reducidas flotas, a la vez que adoptan medidas de protección procurando las reservas del cabotaje y de las cargas de exportación e importación en el convencimiento de que una marina mercante se justifica y sustenta en el propio comercio exterior.

Esta reacción no sólo se traduce en medidas unilaterales, también nace la preocupación de alcanzar esta aspiración en forma conjunta para lograr metas de seguridad, nacional y regional evitando la servidumbre marítima.

En este aspecto, las reuniones internacionales tienen enorme importancia porque significan el establecimiento de una política a nivel continental. Es a las más importantes de estas reuniones a las que nos vamos a referir brevemente.

En los años 1940 y 1942, en la Conferencia Marítima Interamericana y en la III reunión de Consulta de los Ministros de RR. EE., respectivamente, y que tienen lugar bajo la presión de los acontecimientos de la II Guerra Mundial, se aconsejó tomar medidas diversas para ampliar, mejorar, coordinar los trasportes marítimos. Estos acuerdos fueron después recogidos en la Resolución XLVIII de la Conferencia Interamericana sobre Problemas de la Guerra y la Paz, más conocida como Conferencia de Chapultepec, en 1945.

En 1950 el Consejo Interamericano Económico y Social (CIES Organo del Consejo de la OEA) en un informe sobre la "Política Marítima de los Países Latinoamericanos" afirma que "para lograr la estabilidad de sus flotas, estos países consideran indispensable participar, en creciente porcentaje, en el movimiento de la carga de su comercio exterior, hasta llegar al 50 o/o de ella" agregando que además de fortalecer la balanza de pagos de las naciones que la apliquen "una de las consecuencias que tendría en el futuro en la adopción de la política del 50/50 en el transporte, sería la desaparición de lo que podría llamarse el comercio indirecto de fletes, es decir, la carga llevada por buques extranjeros entre puertos distintos al de la nacionalidad del buque.".

En el V Período de Sesiones de la Comisión Económica para America Latina (CEPAL - Comisión Regional de la ONU) en 1953, conforme a la Resolución 69 (V) las representaciones gubernamentales encargaron a la Secre-

taría estudiar "la posibilidad de coordinar los servicios de las marinas mercantes nacionales, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de ellas".

En 1954 el CIES en su IV Reunión Extraordinaria, emite la Resolución 28/54 por la que se reconoce como legítima la Política de las Repúblicas Americanas al derecho de que sus flotas mercantes trasporten una parte substancial de su comercio exterior.

En el mismo año de 1954 tiene lugar en Río de Janeiro la reunión de los Ministros de Hacienda y Economía, en la que se destaca la importancia que significa para los países iberoamericanos el poseer sus respectivas flotas mercantes como instrumento indispensable de su seguridad económica. Dos años después, en 1956, tiene lugar la reunión del Comíte de Comercio de la CEPAL, realizada en Santiago de Chile, llegándose a la misma conclusión.

En la Conferencia Económica de la OEA, cumplida en Buenos Aires en 1957, se deja constancia de "que no constituyen discriminaciones la ayuda y fomento acordados por un Gobierno o por un grupo de países pertenecientes a una misma región económica, a sus marinas mercantes con miras a su desarrollo y para fines de seguridad, y las medidas tendientes a trasportar una parte substancial de su comercio exterior en naves de bandera propia".

En 1961, en Montevideo, el CIES en su Resolución conocida como la "Carta de Punta del Este", declara que "el fomento y coordinación de los sistemas de trasportes y comunicaciones son formas efectivas de acelerar el proceso de integración y es conveniente, para contrarrestar prácticas abusivas en materia de fletes y tarifas, propiciar el establecimiento de empresas multinacionales latinoamericanas de trasporte y comunicaciones u otras soluciones adecuadas."

El Tratado de Montevideo (1960) que establece una Zona de Libre Comercio e instituye la Asociación Latino Americana de Libre Comercio (ALALC), no previó en el texto de su creación los diversos aspectos relacionados con el transporte por agua. Esta omisión se subsana parcialmente al crearse por la Resolución 29 (1) de 11 de Diciembre de 1961, un Grupo de Trabajo integrado por expertos representantes de las Partes Contratantes, para que se encargue de los estudios relacionados con el trasporte marítimo, fluvial y lacustre y proponer las bases para continuar dicho estudio en forma permanente por la ALALC.

La Resolución 44 (II) de la ALALC, Octubre de 1962, recomienda la celebración de un Convenio que contemple los principios fundamentales de la política de trasporte marítimo y fluvial de la Zona.

La Resolución 45 (II) de la misma fecha, dispone la creación de una Comisión Asesora de Trasportes (CAT) para estudiar permanente y sistemáticamente los problemas de trasporte de la ALALC. Igualmente propicia "la organización de una asociación de armadores de la Zona de Libre Comercio, para procurar el desarrollo y establecer la coordinación de los servicios de trasporte marítimos en forma de hacerlos más eficientes, de obtener su mayor rendimiento y de contribuir a la promoción del intercambio comercial intrazonal" por parte de las empresas navieras, estatales y privadas, de los países miembros de la ALALC.

Como consecuencia práctica de la Resolución 45 (II) antes mencionada, se crea a iniciativa de la "Asociación Nacional de Armadores de Chile" en Viña del Mar, 15 de Julio de 1963, la ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR), integrada por armadores estatales y privados de la zona, fijándose como objetivos:

a) Promover una política tendiente al desarrollo, intensificación, coordinación y racionalización del trasporte marítimo, fluvial y lacustre entre los países miembros de la ALALC y procurar que sus marinas mercantes tengan la capacidad necesaria para atender el trasporte de su intercambio zonal y de una cuota substancial de su comercio exterior extrazonal, asegurando la corriente normal y contínua de sus exportaciones e importaciones , mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus pueblos.

b) Colaborar con la ALALC y otros organismos, en el constante perfeccionamiento de las condiciones de transporte zonal y extrazonal.

c) Realizar estudios e investigaciones sobre problemas relacionados con las actividades marítimas, fluviales, lacustres y portuarias.

d) Estimular, proteger y representar los intereses generales de sus asociados.

e) Auspiciar el régimen de Conferencias de Fletes.

f) Procurar y facilitar el canje de informaciones que tiendan a mejorar el rendimiento y calidad de los trasportes marítimos, fluviales y lacustres necesarios al intercambio zonal y comercio extrazonal de los servicios portuarios y estimular la creación y desarrollo de centros y seminarios de estudios referentes a los mismos.

g) Apoyar a solicitud de los asociados sus gestiones ante los Gobiernos de sus respectivos países, tendientes al fomento y desarrollo de la marina mercante nacional preferentemente cuando dichas gestiones se dirijan a lograr los fines de la Asociación.

h) Representar y defender a sus asociados ante la adopción de medidas que puedan afectar sus intereses generales.

ALAMAR, en el marco de su actividad, ha cumplido una trascendente labor al lograr el conocimiento recíproco de los armadores de la Zona, al intercambio de experiencias en materia de política y técnica naviera, y como organismo asesor de la ALALC una acción determinante en los diversos aspectos de integración en el trasporte marítimo, en los que cabe destacar su contribución en el Convenio de Trasporte por Agua de la ALALC; en la adopción de una Documentación Uniforme para el Despacho y Recepción de Naves; en las normas para la simplificación en la Intervención Consular en el trasporte; los estudios referentes a los problemas de Doble Tributación en el trasporte internacional; sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas; sobre manejo y empleo de contenedores; en el proyecto de Convenio sobre Trasporte Multimodal Internacional de mercancías; la actualización de las Convenciones de Derecho Marítimo de Bruselas; etc.

En este proceso de inquietud continental por la actividad naviera, aparece en 1964 el ANUARIO DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA, publicación del "Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana", organismo privado de carácter ciéntifico y cultural, con sede en Buenos Aires, que conforme a los fines de su creación, tiene por objeto el estudio e investigación de todos los problemas de la marina mercante, así como de la industria naval, la actividad portuaria y todo lo relacionado con el quehacer naviero. (4)

En 1964 tiene lugar la reunión de la OEA que, en el documento conocido por la Carta de Alta Gracia, declara lo siguiente:

1) El reconocimiento de que la expansión de las marinas mercantes y de las flotas aéreas nacionales y regionales de los países en desarrollo, es factor importante para su crecimiento económico, así como del derecho de estos países a fomentar y estimular sus marinas mercantes y flotas aéreas existentes o a crearse con este fin.

2) El establecimiento en favor de los mismos países y sin reciprocidad del principio de preferencia en todo cuando se refiera al trasporte.

3) El derecho de los países en desarrollo a la contratación de los medios de trasporte marítimo y aéreo de su carga comercial, como mejor convenga para la diversificación y ampliación del mercado, estabilidad y mejora de los precios y efectivo libre tráfico de dicha carga, creando para ellos los medios y condiciones más convenientes para que la demanda nacional y re-

gional de servicios de trasporte se plantee y ejercite en forma organizada y en armonía con las convenciones de los países en desarrollo.

En tal sentido, se entiende como no discriminatorio, que los países en desarrollo adopten medidas para que el trasporte de mercaderías de su propio comercio exterior se realice en una proporción más significativa que la actual, por medio de servicios de trasporte nacionales, particularmente los acuáticos.

. . . . . .

7) La instauración de servicios navieros regulares y tan directos como sea posible entre países en desarrollo, así como entre éstos y centros de compradores potenciales, con miras a asegurar la estabilidad en la prestación de los servicios, en beneficio del comercio de los países en desarrollo.

En 1965, de acuerdo a la Resolución 120 (V) de la ALALC, se establece los objetivos de la Política de Trasporte Marítimo, Fluvial y Lacustre, en los términos siguientes:

"1 — Estimular el mantenimiento y promover el desarrollo de las marinas mercantes de los países de la ALALC, formadas por buques modernos, adecuados a sus tráficos y cargas y construídos preferentemente en astilleros de la Zona; que pertenezcan a empresas navieras de propiedad, en su mayor parte, de personas naturales o jurídicas, nacionales del país de la bandera o de consorcios de dos o más países de la Zona y cuyos Capitanes y la mayoría de la tripulación tenga la nacionalidad del país correspondiente."

"2 — Asegurar a los buques nacionales de los países de la ALALC el trasporte preferente, en igualdad de derechos y tratamiento, de una cuota substancial de las cargas del intercambio intrazonal. La reserva de cargas se hará en forma multlateral y su implantación será gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que representa."

"3 — Tratar de que las marinas mercantes de los países de la Zona, tengan la capacidad necesaria para atender el trasporte de su intercambio zonal y de una parte substancial de su comercio exterior, procurando asegurar la corriente normal y continua de sus exportaciones e importaciones, mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus pueblos."

"4 — Actuar de consuno para defender la política común de trasporte, proteger el desarrollo de las flotas mercantes de los países de la Zona y procurarles una participación adecuada en su intercambio mundial. Para tal efecto, los países de la ALALC procederán a establecer consultas inme-

diatas con el fin de actuar conjuntamente ante terceros, en todos los aspectos relacionados con la aplicación de los principios contenidos en esta declaración."

"5 – Proceder a uniformar, simplificar y codificar las disposiciones legales y reglamentarias sobre trasporte marítimo, fluvial y lacustre de los países de la ALALC.

"6 – Activar los esfuerzos para mejorar las condiciones portuarias de los países de la ALALC en los planos material, administrativo y laboral, así como la navegabilidad de los ríos y canales y los sistemas de balizamiento y accesos a los puertos con miras a aumentar la productividad y reducir los costos del trasporte marítimo, fluvial y lacustre."

"7 – Coordinar los servicios portuarios de los países de la Zona, procurando que cada puerto se desarrolle de acuerdo a sus mejores posibilidades potenciales para favorecer el intercambio zonal y extrazonal."

"8 – Promover la constitución de Conferencias de Fletes regionales, para la fijación de tarifas y condiciones de trasporte adecuadas y razonables, basadas en criterios uniformes para todos los países de la ALALC."

"9.– Establecer en cada país, a la brevedad posible, unidades de estudio de los problemas de trasporte y fletes marítimos, fluviales y lacustres, a nivel gubernamental y con participación de los sectores interesados."

"10.– Procurar la armonización de las condiciones de explotación de las flotas mercantes de la Zona, incluyendo los incentivos de fomento y estímulo, con miras a que operen en términos de competencia leal y equitativa".

"11 – Conceder temporalmente tratamiento de buques nacionales a los extranjeros fletados y operados por empresas navieras nacionales de un país de la Zona como complemento de sus tonelajes, en la forma y condiciones que se establezcan, mientras las marinas mercantes de los países de la Zona carezcan de la capacidad de trasporte necesario para atender su intercambio."

"12 – Proseguir los esfuerzos por parte de los países miembros para conceder a los países y territorios mediterráneos, las facilidades necesarias y mejorar las existentes, a fin de facilitar su trasporte marítimo, fluvial y lacustre, así como las de naturaleza portuaria destinadas a incrementar el tránsito de su comercio exterior."

En Diciembre de 1965, conforme a la Resolución 76 del CEP, se crea en la ALALC el "Consejo de Trasportes y Comunicaciones" integrado por los

responsables inmediatos de la elaboración y ejecución de la política nacional de las Partes Contratantes en el respectivo Sector, y a la que se le señala determinados objetivos en cuanto a la armonización y coordinación de las políticas de trasporte y comunicaciones y la orientación de los estudios y trabajos de la "Comisión Asesora de Trasportes" y, en forma específica, se le encomienda en el más breve plazo posible, un Proyecto de Convenio de Trasporte Acuático de los países de la ALALC.

En Mayo de 1966, el "Consejo de Trasportes y Comunicaciones" concreta el Proyecto de Convenio de Trasporte por agua de la ALALC, que constituye un paso muy significativo en cuanto al proceso de integración en el trasporte marítimo de la zona, además de su significado como poder de negociación conjunto frente a los países tradicionalmente marítimos (5).

. . . . . .

La tarea fundamental de un Gobierno, en la planificación de la economía, es la de establecer prioridades con criterio realista, integral y coherente, previa tarea de evaluación y coordinación de los sectores público y privado.

En este aspecto, para señalar los lineamientos de una Política de Trasporte Marítimo, debe tenerse en cuenta la influencia del mismo en relación con otras necesidades que igualmente requieren un alto costo en tiempo y recursos. Los fenómenos económicos, tal como lo hemos señalado antes, no pueden ser considerados al margen del trasporte.

En nuestro país, por las características físicas de su territorio, su ubicación geográfica y la estructura de su comercio exterior, el trasporte marítimo es vital para su existencia y desarrollo y tales servicios deben ser orientados en beneficio de la Nación, de su economía y de su seguridad.

La actividad de la Marina Mercante implica inversiones cuantiosas. El Estado, como organismo rector en la determinación de las metas políticas e intereses nacionales, debe estar presente en este quehacer, esto es, intervenir como "armador estatal", actividad que debe ser cumplida por empresas dotadas de una estructura que responda a las exigencias del medio competitivo en que debe actuar, tanto en el orden nacional como internacional, con la misma agilidad operativa que se encuentra en las empresas privadas o sociedades anónimas.

La eficiencia de una "empresa pública" en el campo naviero, se logra con un régimen ágil y moderno y la selección de su personal directivo con ejecutivos de alto nivel teniendo en cuenta los intereses comprometidos. Empresas que con capital estatal operen como sociedades anónimas bajo una

total responsabilidad gerencial y de Directorio cuya capacidad se determine por la eficacia de su gestión en los resultados económicos de los que debe depender la obtención de los recursos que permitan la renovación y expansión de la flota y no de las contribuciones del Tesoro público.

Los Consejos de Administración o Directorios de tales sociedades anónimas deben ser cuidadosamente integrados por personas de conocimientos profundos del negocio naviero o del comercio marítimo a quienes se asegure la máxima estabilidad en el ejercicio de sus funciones.

Toda decisión de la empresa debe tomarse a nivel gerencial y en última instancia a nivel de Directorio.

Los organismos de control v supervisión de tales empresas deben estar constituídos por personal de especial preparación y mentalidad naviera para apreciar la procedencia de las medidas. El control efectivo no debe convertirse en un medio que paralice la gestión empresarial.

Cuando las "empresas del Estado" sólo constituyen meras reparticiones públicas, manejadas por personas designadas con criterio político sin importar su capacidad directiva; empresas que se rigen por disposiciones propias de la administración pública, sin preocupación alguna por la eficiencia empresaria ni la productividad; donde las decisiones rebasan el nivel gerencial o de Directorio para buscar niveles más altos; empresas sobre las que demagógicamente se sostiene son instrumentos de la función social del Estado, olvidando que intrínsecamente éste es el fin del propio Estado al que absolutamente nadie puede substituir, el resultado final se traduce en ineficiencia, burocratismo, déficit económico y pesado lastre para el Tesoro Público.

Para expresarlo en pocas palabras, "en la concepción moderna, la Empresa del Estado no falla en su gestión por ser del Estado, sino porque gira en en mundo jurídico-económico ajeno a su esencia" (6).

o o o

Si la casi totalidad del comercio exterior de nuestro país se moviliza por vía marítima, esto significa que en la medida en que el pago de los fletes no sean percibidos por empresas navieras nacionales en una adecuada proporción, se tendrá que soportar un drenaje de divisas que afecte la balanza de pagos.

De ahí la necesidad de una efectiva política de desarrollo naviero que permita que las cargas esenciales del comercio exterior sean transportadas en niveles cada vez mayores bajo bandera peruana, afianzándose el incremento de la Marina Mercante nacional.

Esta política, en sus aspectos esenciales, debe contemplar:

a) Un tratamiento tributario preferencial a los buques peruanos que permita competir con empresas navieras extranjeras.

b) El libre y preferencial acceso a las cargas nacionales por los buques peruanos, sin discriminaciones.

c) Señalar las condiciones de charteo de buques bajo determinadas condiciones de tiempo, tonelaje y servicios, en forma tal que estos fletamentos constituyan factores para el desarrollo de la Marina Mercante nacional en el más corto tiempo posible.

d) Alentar el cabotaje señalando tarifas y subsidios que sea necesario otorgar, teniendo en consideración los costos reales en operaciones eficientes y una adecuada utilidad.

e) Alentar la inversión nacional y extranjera (esta última en los límites permitidos por la ley) dentro de un marco de estabilidad y adecuado rendimiento de las inversiones para la consolidación, expansión y/o formación de nuevas empresas navieras.

f) Alentar la inversión en astilleros y maestranzas para proporcionar una adecuada infraestructura a la Marina Mercante.

Este esquema de política de desarrollo naviero, para lograr la formación de una Marina Mercante Nacional:

1) Capaz de efectuar la totalidad del cabotaje marítimo, fluvial y lacustre y de cubrir una parte substancial del comercio exterior en todas aquellas rutas en que el intercambio comercial constituye una necesidad fundametal.

2) Formada por buques preferentemente construídos en el país, adecuados a los tráficos y de la más alta clasificación.

3) Operada bajo pabellón nacional, con dotaciones peruanas debidamente calificadas.

4) Apoyada por una industria naval que asegure las necesidades de reparaciones, renovación e incremento de unidades.

5) Capaz de servir como Marina Mercante Auxiliar en los casos de guerra o de emergencia nacional.

Todas las actividades del trasporte marítimo suponen una equilibrada coordinación de los medios destinados a satisfacerlo, para lograr que los flujos del transporte se cumplan con eficiencia. En este aspecto, corresponde al Estado que los PUERTOS sirvan de interconexión entre el medio marítimo y el terrestre mediante una infraestructura apropiada, adecuando las modalidades de trabajo a las técnicas modernas y transformarlos en puntos de transferencia intermodal del trasporte para agilizar la producción y economía.

Otros aspectos que concurren al quehacer naviero, además de la adecuada estructura administrativa y de control estatal, comprenden los Registros Navales, los centros de capacitación y entrenamiento, la legislación nacional e internacional, las ayudas a la navegación, las Sociedades de Clasificación y el Seguro Marítimo.

Este trabajo sólo trata de algunos aspectos de la actividad naviera. Nos referimos a la composición de la Marina Mercante nacional en diversas etapas de la República; la legislación correspondiente incluyendo los Reglamentos de Comercio del siglo pasado que además de fijar una política aduanera incluyen disposiciones para graduar la escala arancelaria por la nacionalidad de los cascos; los Tratados de Comercio y Navegación; las Convenciones, Capitulaciones y otros actos políticos y militares que han tenido relación o influencia en el quehacer naviero.

No se ha pretendido incursionar en otras áreas económicas que tienen incidencia en el trasporte por agua, tales como la influencia de los "grupos de presión"; los capitales nacionales en las inversiones de riesgo; la estructura de las exportaciones e importaciones; etc., porque el esclarecimiento objetivo de tal influencia corresponde a una historia económica del país de la que sólo hay estudios parciales.

El Registro de buques se limita al puerto del Callao, centro del comercio exterior de la República. Esta limitación es más aparente que real porque los Registros de buques en otros puertos, Arica en el sur y Paita en el norte, apenas si tienen importancia.

La inclusión en cada Capítulo de una reseña histórica, responde a la necesidad de una visión panorámica de las situaciones políticas y de otro orden donde deben encontrarse las causas profundas del desarrollo o de la falta de desarrollo de la Marina Mercante nacional, como ocurre a lo largo del siglo pasado.

Para estas reseñas, apreciable información sobre hombres, sucesos y fechas han sido tomadas de la más completa contribución al estudio de nuestro pasado republicano, nos referimos a la HISTORIA DE LA REPUBLICA DEL PERU, la monumental obra del Dr. Jorge Basadre.

En otros aspectos se ha tomado información de la COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES PUBLICADOS EN EL PERU de Mariano Santos de Quirós y Juan Crisóstomo Nieto; la COLECCION DE LEYES, DECRETOS Y ORDENES de Juan Oviedo; la COLECCION DE TRATADOS, CONVENCIONES Y CAPITULACIONES Y OTROS ACTOS POLITICOS Y DIPLOMATICOS de Ricardo Aranda; el DICCIONARIO DE LA LEGISLACION PERUANA de Francisco García Calderón; los ANALES DE LA HACIENDA PUBLICA de Pedro Emilio Dancuart y J. M. Rodríguez; la COLECCION DE LA LEGISLACION NAVAL Y DE AVIACION del Capitán de Fragata Dr. León Garaycochea; publicaciones oficiales del Ministerio de Relaciones Exteriores sobre Tratados, Convenciones y Acuerdos entre el Perú y otros Estados.

La aclaración anterior responde al hecho de que en las Notas correspondientes a cada capítulo no se hace mención a estas fuentes de información.

Deseo expresar mi público agradecimiento al Sr. Capitán de Corbeta José Carlos Cosio, Director del Museo Naval del Perú "Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía", por su invalorable ayuda y sugerencias para la revisión de los documentos del Museo Naval.

A los armadores nacionales que, sin ellos saberlo, estimularon la inquietud de esta Monografía en los varios años de una relación cordial tanto en el ejercicio de cargos públicos relacionados con el extenso y complejo quehacer naviero, como en la Asociación de Armadores del Perú.

NOTAS A LA INTRODUCCION

(1) A partir de 1960, con notable aumento en los últimos años, aparecen numerosas asociaciones de países productores-exportadores de materias primas como son las siguientes:

1960 Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP)
1960 Organización Interafricana de Café (OIAC)
1962 Alianza de los Países Productores de Cacao (APPC)
1967 Consejo Intergubernamental de los Países Productores de Cobre (CIPEC)
1970 Asociación de Países Productores de Caucho natural (APPCN)
1974 Asociación Internacional de la Bauxita (AIB)
1974 Organización de los Países Productores de Mercurio.
1974 Organización de los Países Africanos Productores de Oleaginosas.
1974 Unión de los Países Productores de Bananas (UPEB)
1974 Grupo de Países Productores de Azúcar de América Latina y Caribe (GEPLACEA)
1974 Asociación de Países Productores de Madera del Sudoeste Asiático.
1975 Asociación de Países Exportadores de Mineral de Hierro.
1975 Asociación de Países Productores de Tungsteno.
1975 Asociación Nacional de Fosfatos.
1975 Organización Interafricana de Economía Forestal y Comercio de la Madera.
1976 Asociación para el Desarrollo de la Industria de Fertilizantes de América Latina (ADIFAL).

(2) El 30 de Octubre de 1976 una Comisión Especial del Acuerdo de Cartagena aprueba el retiro de Chile de ese organismo, como consecuencia de que el régimen económico y modelo de desarrollo chileno resulta antagónico de todo el esquema trazado para el proceso de integración Sub-Regional Andino.

Por esta decisión Chile renuncia a todos sus derechos y cesa en sus obligaciones, excepto en aquellas decisiones que se refieren al Convenio para evitar la doble tributación; el régimen uniforme de la empresa multinacional; el trasporte internacional por carretera y el sistema troncal andino de carreteras.

(3) GONZALEZ CLIMENT, Aurelio . . . . El Trasporte Marítimo en la publicación "Intereses Marítimos Argentinos" del Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1968.

(4) EL ANUARIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA suministra toda la información sobre el desarrollo naviero de los países Iberoamericanos, excluyendo a los de "bandera de conveniencia", en lo que se refiere a las características de las unidades mayores de 1.000 TRG; la legislación naviera in-

cluyendo la que corresponde a puertos y pesca; armadores y servicios que subren; astilleros; estractos de las Memorias y Balances de las empresas que cubren estas actividades; estadísticas; procesos de renovación y generación de órdenes de construcción; planes de desarrollo; etc. en todo lo que es de interés en el extenso quehacer naviero, para hacer del Anuario un excelente texto de consulta e instrumento de trabajo.

(5) Hasta la fecha el CONVENIO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ALALC ha sido ratificado por México (1967), Chile (1968), Ecuador (1969), Paraguay (1970) y Colombia (1974).

El artículo 27º del Convenio menciona que el mismo "entrará en vigor sesenta días después del depósito del quinto instrumento de ratificación con relación a los cinco primeros países que lo ratifiquen, y para los demás países signatarios, el sexagésimo día posterior al depósito del respectivo instrumento de ratificación".

En el ámbito iberoamericano hay otros procesos de integración regional en el trasporte por agua. Mencionamos los siguientes.

La "Empresa Naviera Multinacional del Caribe" (NAMUCAR) con la intervención de México, Costa Rica, Jamaica, Venezuela, Cuba y Nicaragua para operar en el área del Caribe en 14 mercados potenciales cuyo comercio intrazonal es considerable. NAMUCAR proyectada a comienzos de 1975, quedó constituída a fines del mismo año, operando como sociedad anónima.

Otro proceso se encuentra en la "Empresa Armadora de las Indias Occidentales" con la participación de Antigua, Dominica, Santa Lucía, Barbados, Trinidad-Tobago, Guyana y Jamaica.

De reciente formación es la "Asociación Centro Americana de Armadores", notable por haber reunido bajo una sola dirección empresarial a los armadores de Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

(6) Hasta el año 1968 las "Empresas del Estado", por su reducido número, no eran motivo de mayor preocupación en nuestro país y hasta donde es de nuestro conocimiento no existe en nuestro medio un estudio serio sobre esta problemática. Sólo se encuentran hechos aislados de hombres públicos que con conocimiento y visión tratan de afrontar este problema. Citamos al Senador Julio de la Piedra que en 1965 presenta un proyecto de ley para transformar las Corporaciones del Estado en sociedades anónimas. En 1968 el Ministro de Hacienda y Comercio, Manuel Ulloa Elías, dispone la conversión de la "Corporación Peruana de Vapores" en sociedad anónima, con el nombre de "Compañía Peruana de Vapores S.A.", reteniendo el Estado la totalidad del capital accionario.

Al Dr. Aurelio González Climent, Presidente del "Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana", se le debe un invalorable aporte en el esclarecimiento de los problemas que afectan el desarrollo del trasporte por agua, en una proficua y extensa labor de investigación, trasmitiendo su mensaje con generosidad y vehemencia comunicativa.

Esta inquietud lo lleva a investigar sobre las "Empresas del Estado", con particular incidencia en el aspecto naviero, referido al ámbito de su propio país, la Republica Argentina, en aspectos que resultan coincidentes con el nuestro.

El trabajo a que nos referimos lleva el título de LAS EMPRESAS DEL ESTADO: ¿QUE ESTAMOS ESPERANDO? (Buenos Aires, 1967). No trata de exponer el autor teorías o conceptos sobre la antinomia "empresas estatales" o "empresas privadas", sino trata de aquellas empresas incorporadas al aparato estatal y que no pasan de ser meras reparticiones públicas, constituyendo un lastre para el erario nacional, como consecuencia de su estructura jurídica, de la falta de equipos dirigentes con mentalidad empresaria actualizada, de la inestabilidad del personal conforme a los vaivenes políticos y los inadecuados sistemas de control propios de la administración pública.

En este trabajo se incluye el proyecto de ley que presentó el autor para la transformación de la "Empresa Lineas Marítimas Argentinas" en sociedad anónima (nos referimos al año 1967), ya que actualmente ELMA es sociedad anónima), del que extractamos los siguientes puntos, a nuestro juicio vigentes en nuestro país, como conceptos de carácter general para modernizar la estructura empresaria estatal:

a) Transformar las empresas del Estado en Sociedades Anónimas, reteniendo el Estado la totalidad o la mayor parte del capital accionario. En caso de darse participación a otros inversores respetar esa mayoría al computarse los sucesivos aumentos de capital.

b) Previamente a la transformación, realizar en cada empresa un revalúo contable de su patrimonio.

c) Las acciones serían todas ordinarias y al portador, confiriendo a sus tenedores los mismos derechos en igualdad de condiciones.

d) Los estatutos de tales empresas ajustados a las disposiciones vigentes aplicables a las sociedades anónimas que cotizan sus acciones en las Bolsas de Comercio.

e) En caso de crearse subsidiarias de las sociedades anónimas, respetar las disposiciones referentes a las empresas de origen en lo que sea de aplicación.

f) La sindicatura de estas empresas (navieras) a cargo de funcionarios especialmente designados por la Contraloría General (sin interferencia de otros Ministerios)señalando que este contralor debe tener en cuenta no sólo el cumplimiento de los requisitos formales, sino también las conveniencias y resultado de los actos de gestión, informando con toda amplitud al término de cada ejercicio. La sindicatura deberá asistir a todas las reuniones de Directorio.

g) "LOS ESTATUTOS DE LAS EMPRESAS EXIGIRAN CONDICIONES RIGUROSAS DE APTITUD Y EXPERIENCIA EN LA ACTIVIDAD ESPECIFICA POR PARTE DE LOS DIRECTORES DE LAS MISMAS, DEBIENDOSE PREVER LA GARANTIA

QUE CADA DIRECTOR DEBE DEPOSITAR EN RELACION AL DESEMPEÑO DE SU MANDATO. ANTES DE HACERSE EFECTIVAS LAS DESIGNACIONES PROYECTADAS, LAS MISMAS DEBERAN TOMAR ESTADO PUBLICO, SEÑALANDOSE EN CADA CASO LOS ANTECEDENTES DE LOS CANDIDATOS A INTEGRAR EL DIRECTORIO DE LAS EMPRESAS."

h) Estas empresas, regidas por las normas del Código de Comercio, la Ley de Sociedades Mercantiles y demás disposiciones legales aplicables a las sociedades anónimas.

Bajo el lineamiento general expuesto, dejar los detalles a la reglamentación correspondiente.

En este esquema, así lo resalta González Climent, lo fundamental es "privatizar" la conducción de las empresas "mediante la incorporación de equipos directivos capacitados y conocedores del negocio naviero. I estas incorporaciones deben realizarse en las condiciones imperantes en el mercado de capacidades."

Destacando la actividad naviera, González Climent menciona el éxito de Sociedades Anónimas, con total o mayoritaria participación estatal, en los países de Europa Occidental, inclusive en aquellos de economía socializada.

En el Anuario 1965 del IEMMI se encuentra un interesante estudio de productividad de diversas empresas navieras iberoamericanas, relacionando la productividad y los ingresos brutos de explotación con el tonelaje bruto existente al 1º de Enero de 1964.

Este estudio conduce a conclusiones interesantes. Refiriéndonos a cuatro empresas estatales, mientras la Compañía Anónima Venezolana de Navegación arroja una apreciable utilidad neta por cada TRB en explotación, otras empresas que resultan, poco más o menos, reparticiones públicas en Argentina, Brasil y Perú, acusan una "productividad negativa". Los resultados adversos tienen relación con la estructura jurídica de la empresa, la falta de capacitados equipos dirigentes y una estabilidad asegurada.

CAPITULO I

1778 – 1820

ANTECEDENTES HISTORICOS

El Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias – La Marina Mercante conforme a la Matrícula en el Apostadero Naval del Callao entre 1808 y 1821 – La guerra de corso.

CAPITULO I

1778 – 1820

ANTECEDENTES HISTORICOS

EL REGLAMENTO Y ARANCELES REALES PARA EL COMERCIO LIBRE DE ESPAÑA A INDIAS.

El 12 de Octubre de 1778, en el reinado de Carlos III, se promulga el REGLAMENTO Y ARANCELES REALES PARA EL COMERCIO LIBRE DE ESPAÑA A INDIAS, estableciéndose en esta forma una nueva política comercial y naviera cuyos propósitos eran vigorizar la economía de la Metrópoli y las Indias.

Esta disposición sobre el "comercio libre" tiene como antecedentes el Decreto y Real Instrucción de 16 de Octubre de 1765 por el que desaparece el monopolio de Cádiz y Sevilla y se apertura otros siete puertos de la Península (Alicante, Cartagena, Málaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón) para la navegación y comercio con las islas de Barlovento: Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita y Trinidad, a la vez que se suprimen determinados impuestos y se establece un gravamen uniforme para los productos españoles e igualmente otro gravamen para los productos extranjeros que se embarquen desde puertos españoles. Además, se autoriza el tráfico recíproco de productos naturales entre las islas.

Esta liberalización de los puertos se extiende a la Louisiana en 1768, a Yucatán y Campeche en 1770, a Santa Marta y Río de la Hacha en 1776 y por Real Decreto de 2 de Febrero de 1778, se amplía "aquella primera concesión a las Provincias de Buenos Ayres y a los Reynos de Chile y el Perú, cuya contratación hace ya rápidos progresos."

El nuevo Reglamento reúne en un solo documento todas las disposiciones anteriores, además de que se establece en el mismo normas en cuanto a la actividad naviera, nacionalidad y construcción de buques.

Señala el Reglamento que todas las naves destinadas a este comercio deben pertenecer enteramente a españoles "sin participación alguna de

extrangeros" y que los buques extranjeros adquiridos por españoles en el plazo de dos años a partir de la fecha de la Real Cédula, "quedan relevados por gracia particular del derecho de extrangería y las concedo que puedan navegar a las Indias", quedando prohibida la incorporación de buques que no sean de construcción española, en este tráfico, después de los mencionados dos años.

Se dispone, como estímulo a la construcción naval española, que a los que construyan buques mercantes de 300 o más toneladas, se les concede la rebaja de una tercera parte de los derechos que corresponda abonar por los frutos y géneros que embarque por su cuenta, en su primer viaje a las Indias.

Los Capitanes o Patrones, Oficiales de Mar y las dos terceras partes de la tripulación deben ser españoles "o naturalizados en éstos y para aquellos Reynos, y el otro tercio podrá componerse de Extrangeros Cathólicos."

Se habilitan para este "comercio libre" a Indias, los puertos de Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfaques de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón y la Coruña y los de Palma y Santa Cruz en las islas de Mallorca y Tenerife.

Se señalan 24 puertos de destino en América, clasificados en Puertos Mayores y Puertos Menores.

Son Puertos Mayores La Habana, Cartagena, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso, Concepción, Arica, Callao y Guayaquil, estos tres últimos en el Reino del Perú.

Se clasifican como Puertos Menores los de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y Monte Christi en la isla Española; Santiago de Cuba, Trinidad y Batabano en la isla de Cuba; los de Margarita y Trinidad en las islas de estos nombres; Campeche en la Península de Yucatán; Santo Tomás de Castilla y Omoa en el Reino de Guatemala; Santa Martha, Río de la Hacha, Portobello y Chagres en el de Santa Fe y Tierra Firme.

Se exonera, en "esta contratación a las Indias", de los derechos de palmeo, el de toneladas, el de San Telmo, extrangería, visitas, reconocimiento de carenas, habilitaciones, licencias para navegar y demás gastos y formalidades antes vigentes, excepto los que corresponden a almojarifazgo (1) y alcabala, que eran los más importantes.

Se fija como pago de derechos en los Puertos Mayores, el 3 o/o ad-valorem para los productos españoles y 7 o/o ad-valorem para los productos extranjeros nacionalizados en España. Corresponde a los Puertos Menores el 1 1/2 o/o sobre los frutos y efectos españoles y el 4 o/o en las manufacturas y géneros extranjeros procedentes de la Metrópoli.

Se establecen normas sobre los registros en las Aduanas, calidades de los embarcadores y consignatarios de las cargas, la inspección de los buques, las variaciones en el destino de los cargamentos, el retorno de los buques, etc. (2).

La nueva política comercial y naviera establecida por la Metrópoli para el comercio con las Indias, tuvo una vigencia precaria. En 1779 estalla la guerra entre España y su aliada Francia contra Inglaterra y la primera consecuencia es la restricción de las comunicaciones marítimas. Es así como la aplicación del Reglamento para el "comercio libre", sólo adquiere importancia después de firmada la paz por el Tratado de Versalles, 3 de Setiembre de 1783, en que el intercambio comercial adquiere un notable incremento hasta llegar a la saturación de mercaderías en el Virreinato del Perú.

De acuerdo a un informe del Tribunal del Consulado, en el año 1786 arribaron al Callao 16 naves con mercaderías por valor de 22 millones de pesos, siendo así que el consumo en el Virreinato se estimaba en 5 millones anuales. En los 5 años subsiguientes, el total de mercaderías importadas llegó a 46 millones de pesos con el consiguiente abarrotamiento, cuyo efecto fue el caos en el comercio y la quiebra de muchos comerciantes. Esta situación obligó al Consulado a recomendar la suspensión por cuatro años o por lo menos por dos años, el permiso de todo registro al Virreinato por el puerto del Callao, hasta que el mercado interno pudiese absorber las mercaderías acumuladas. (3).

Por Real Cédula de 10 de Mayo de 1785 se crea la "Compañía de Filipinas", concediéndosele el comercio exclusivo entre la Metrópoli con Filipinas y otros países asiáticos. Esta concesión permitía el despacho de buques a América y el embarque de mercaderías en puertos americanos con destino a Filipinas, derogándose en esta forma las disposiciones antes vigentes que prohibían todo comercio entre América y Asia, fuera del establecido con el galeón de Manila para el comercio con México. Sin embargo, esta autorización tenía sus limitaciones, ya que los buques debían regresar a España por el Cabo de Buena Esperanza, evitándose el comercio directo entre Filipinas y América, aunque los productos asiáticos podían ser introducidos en Cádiz y reembarcados a puertos americanos, como si se tratara de producción española.

Una Real Orden del 2 de Junio de 1787 establece, a favor de la "Compañía de Filipinas", el monopolio en la introducción de negros por el Río de la Plata desde donde se despachaban las caravanas a Chile y Perú.

En 1793 la Convención de Francia declara la guerra a España la que finaliza en 1795 con el Tratado de Paz de Basilea por el que se cede a Francia la parte española de la isla de Santo Domingo. Esta guerra pro-

duce un nuevo desajuste en el comercio marítimo, lo que motiva la autorización para que las Colonias puedan comerciar con otras dependencias extranjeras las producciones locales, no permitiéndose el intercambio de mercaderías europeas.

En 1796 el Directorio impone una alianza a España, cuya consecuencia es la ruptura entre este país e Inglaterra, prolongándose las hostilidades hasta 1802. Esta situación significa un nuevo impulso al comercio americano, pues se autoriza el tráfico bajo bandera neutral conforme a la Real Orden de 18 de Noviembre de 1797 con buques de registro "permitiéndose las expediciones de efectos no prohibidos en buques nacionales o extrangeros desde los puertos de las potencias neutrales o desde los de España con retorno preciso a éstos, según se ejecutó en la guerra de 1779, pagando los que conduzcan desde puertos extranjeros los mismos derechos que si se llevaran de los nacionales, esto es, los de su introducción a España, extracción e introducción en América."

Estas disposiciones fueron frecuentemente burladas y el comercio de contrabando, entre puertos neutrales y puertos americanos, asume niveles insospechados.

El Tratado de Amiens de 1802 dio término a las hostilidades con una paz precaria, pues en Octubre de 1804 se reanuda la guerra y el tráfico con puertos y buques neutrales vuelve a su condición anterior, sin que las Autoridades de las Colonias fuesen capaces de controlar la situación.

Al intentar Napoleón extender su dominio a la Península y encontrar la resistencia de Portugal, se crea una situación entre este país y España. Por el Tratado de Fontainebleau, 27 de Octubre de 1807, se pacta la desmembración de Portugal y el reparto de sus colonias y posesiones y cuando un ejército francés cruza sus fronteras, el Regente Don Juan abandona Lisboa en el buque insignia PRINCIPE REAL bajo la protección de una fuerza naval británica, cuya preponderancia en el mar se afirma definitivamente después de la victoria de Trafalgar en Octubre de 1805.

El Regente Don Juan llega a Bahía en Enero de 1808 y en ese mismo año se establece en Río de Janeiro la Estación Naval Británica que, con el aparente propósito de resguardar las costas de Brasil de incursiones francesas, pronto orienta su actividad a la protección del comercio inglés estacionando buques de guerra en forma regular en el Río de la Plata, ampliando esta actividad sobre el Pacífico a partir de la guerra anglo-norteamericana de 1812.

Los límites de la Estación Naval Británica fueron fijados en 1816, señalando su área de actividad al sur de la Línea Ecuatorial y hacia el oeste del meridiano 30º de longitud oeste. Los buques de esta flota, según las pala-

bras del Capitán Basil Hall, estaban "distribuídos en aquellos puntos donde era esencialmente requerida la presencia de una autoridad británica, principalmente Río de Janeiro en el Brasil, Buenos Aires en el Río de la Plata, Valparaíso en Chile, Lima en el Perú y San Blas en las costas de México". (4)

La invasión de España por Napoleón acelera los acontecimientos. Se suceden las abdicaciones de Carlos IV y Fernando VII. Cae Madrid el 23 de Marzo y el 8 de Junio de 1808, D. José Bonaparte presta juramento de fidelidad a la Constitución de Bayona y toma el título de Rey de España y de las Indias, quedando las Colonias indirectamente incorporadas al dominio de Napoleón Bonaparte.

El 4 de Julio de 1808 Inglaterra proclama la paz y su alianza con España. Una fuerza expedicionaria inglesa es desviada a Portugal y comienza en esta forma la Guerra Peninsular. Las Colonias de América se agitan y proclaman su autonomía constituyéndose las Juntas de Chuquisaca, Quito y La Paz en 1809; la de Caracas, Bogotá, Santiago de Chile y Buenos Aires en 1810, esta última con el nombre de "Junta Provisional Gubernativa de las Provincias del Río de la Plata" se compromete a "conservar íntegra esta parte de América a nuestro Augusto Soberano, el Señor Don Fernando Séptimo y sus legítimos sucesores y guardar puntualmente las leyes del reino". (5)

En 1812 los patriotas españoles dan a su país una nueva Constitución en las Cortes de Cádiz donde por primera vez se da representación a los americanos, y se promulgan varias leyes liberales. En 1813 es expulsado José Bonaparte y regresa al trono Fernando VII quien deroga la Constitución liberal y sofoca las Juntas de América entre 1814 y 1816, a excepción de la del Río de la Plata. A partir de 1817, las Colonias luchan con mayor ímpetu por su independencia y en los años sucesivos se proclaman libres las nuevas Repúblicas.

En este prolongado período de hostilidades en que se ve envuelta la Metrópoli, el "Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias" destinado a "restablecer la Agricultura, la Industria y la Población a su antiguo vigor en los Dominios del Rey", apenas si tiene vigencia.

Las guerras, el crecimiento de las Colonias, el aumento de las necesidades en cantidad y calidad, las distancias geográficas, el desarrollo industrial de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos, constituyen factores de mayor peso que las disposiciones de la Metrópoli.

Estas circunstancias son aprovechadas por los comerciantes ingleses y americanos para establecer en las principales ciudades y puertos; unos y otros, con un propósito común; sostenían el derecho de comerciar libremente.

El Comandante de la Fuerza Naval Británica estacionada en el Callao, actuaba de hecho como Cónsul o diplomático, asumiendo la representación de sus connacionales para la protección de sus intereses.

LA MARINA MERCANTE CONFORME A LA MATRICULA EN EL APOSTADERO NAVAL DEL CALLAO 1808 Y 1821

El Virreinato del Perú, como centro político, económico y militar sudamericano, concentraba en el Callao y Lima todo el tráfico y comercio interregional del Pacífico desde las costas de México y Centro América hasta Chiloé, extendiendo esta influencia a Buenos Aires y Montevideo.

Esta preponderancia se sustenta, entre otros factores, en una considerable marina mercante capaz de asegurar en tan amplia administración, un comercio monopolista en mercados que se trata de mantener tanto por razón geográfica como por razón económica e histórica.

El intercambio comercial en esta extensa área es bastante considerable tanto en volumen como en valor, y que se cumple en dos aspectos. El primero con las mercaderías procedentes de España y en general de Europa que enviadas al Callao son redistribuídas a Cobija, Arica, Islay, Huanchaco, Paita, Guayaquil, Panamá y San Blas, con cargas de retorno que casi siempre son metales preciosos. El segundo aspecto de este intercambio es el comercio de producciones locales entre puertos americanos, en particular el trigo, jamones y maderas de Chiloé, Valdivia y Talcahuano; el trigo, cebada, frijoles, carnes saladas y frutas de Valparaíso y Coquimbo; los aguardientes blancos y vinos de Pisco; el azúcar y arroz de Huanchaco; el cacao, sombreros de paja, sogas y maderas de construcción naval de Guayaquil; el añil, azúcar, palo campeche y cedro de Costa Rica y Sonsonate; el sebo, carnes saladas y cueros de San Blas y California.

Los tiempos de navegación entre los puertos resultan considerables, al extremo que sólo una flota numerosa puede mantener una cierta fluidez en el intercambio:

Callao a Chiloé	28 a 30 días
Callao a Talcahuano	24 a 26 días
Callao a Valparaíso	20 a 22 días
Callao a Arica	15 a 18 días
Callao a Pisco	4 a 5 días
Callao a Huanchaco	4 a 5 días
Callao a Guayaquil	10 a 12 días
Callao a Panamá	18 a 20 días
Callao a San Blas	30 a 35 días

Chiloé a Callao	13 a 15 días
Talcahuano a Callao	12 a 14 días
Valparaíso a Callao	10 a 12 días
Arica a Callao	6 a 7 días
Pisco a Callao	2 días
Huanchaco a Callao	10 a 12 días
Guayaquil a Callao	16 a 18 días
Panamá a Callao	28 a 30 días
San Blas a Callao	45 a 50 días

Los viajes hacia el sur por la costa occidental sudamericana, desde Guayaquil hasta el Cabo de Hornos, son de "subida" por las corrientes y vientos siempre prevalecientes en la misma dirección, en tanto que los viajes hacia el norte, por la misma razón, son de "bajada".

Este concepto de "bajada" o "subida" en el tráfico marítimo, solía aplicarse a los fletes. Así, en una resolución de 26 de Junio de 1832, se menciona que la tarifa que debe cobrarse en el transporte de plata u oro amonedado o en pasta "en los viajes de bajada, o de sur a norte, sean de 1/2 o/o y 1 o/o en los de subida". En cierta forma esta disposición viene a confirmar que los tiempos de navegación a la vela, en uno y otro sentido para la misma distancia, mantienen una relación de 1 a 2

Otra de las causas que motivan los prolongados tiempos de navegación, se encuentra en los escasos conocimientos sobre las reglas científicas de navegación. Cuando Nathaniel Bowditch publica su primera edición del "American Practical Navigator" en 1802, sólo incluye información sobre ciertos aspectos de meteorología, oceanografía y algunas tablas para la navegación por estima, cabotaje y astronómica. La determinación de la longitud sólo data de unos cuantos años atrás. En 1830 aparecen las Cartas de Vientos y Corrientes de James Reenell. A las Cartas hidrográficas si bien muestran los perfiles costeros con bastante aproximación, les falta la precisión y detalle que sólo se lograría cuando Fitz Roy realiza el relevamiento metódico y científico de nuestro litoral, cuyos resultados fueron publicados en 1841 por el Almirantazgo Británico.

La Marina Mercante en los últimos años del Virreinato, entre el 1o de Enero de 1808 y el año 1821, conforme a la Matrícula en el Apostadero Naval del Callao, estaba constituída por 81 fragatas, 77 bergantines, 11 goletas, 14 pailebots, además de queches, místicos, balandras y faluchos. (6)

De este apreciable número de buques, no menos del 80 o/o (fragatas y bergantines) corresponden al tráfico de altura, mientras las embarcaciones menores cubren el tráfico de cabotaje.

La relación de estos buques, de los que se menciona el tonelaje de registro grueso y porte bruto, así como el titular de la propiedad, es la siguiente:

Fragatas	TRG	TPB	Propietario
AGUILA	532	831	J. M. de Castañeda
ARANZAZU (a) Cantabria	326	461	J. Arizmendi y M. Almorza
ARAUCANA	...	...	José San Martín
ASTIGARRAGA	...	...	
ASUNCION (a) Cibeles	...	...	
BARBARA (a) Bostonesa	312	394	
BRETAÑA	285	419	Francisco Parga
BEGOÑA	559	930	José I. Palacios
CANDELARIA	226	323	
CARMEN (a) Ostolaza	...	...	Miguel F. Ruiz
CARMEN (a) Víctor	...	...	Francisco de Inda
CARMEN (a) Veloz	304	467	José Rodulfo
CARMEN (a) Dos Amigos	250	353	
CARMEN (a) Nicolasa	...	...	
CARMEN (a) Victoria	222	314	Manuel Arrieta
CAROLINA	417	573	
CASTOR (a) Limeña	283	401	
CASTOR Y POLLUX	...	...	
CLEOPATRA	...	...	
CONCEPCION (a) Minerva	...	...	Izcue y Sánchez Quiroz
CRISTINA	...	...	
DICHOSA (a) Tryal	...	...	Tomás Lopátegui
DOLORES (a) Esmeralda	107	151	Pablo Hurtado
EULALIA (a) Bárbara	...	...	José M. Verdugo
ESCORPION (a) Especulación	243	466	Joaquín Ferrer
FUENTE HERMOSA	...	...	Marqués Fuente Hermosa
FLORA	159	226	Nicolás Noé
GUADALUPE	...	...	Martín Isidoro Izasa
GRAMPUZ	283	375	Fco. A. de Izcue
HERO (a) Nereida	201	286	Joaquín Campino
HERMOSA MEJICANA	...	230	Ramón Vendrell
ISABELA	...	...	Fernando del Mazo
JESUS MARIA	308	474	Manuel de Arámburu
JOVEN MARIA	283	358	Javier M. de Aguirre
JOAQUINA	304	463	
JUPITER (a) Mariana	...	...	
MARGARITA (a) Dominicana	181	290	A. Revoredo - M. Rivas
MERCEDES	544	711	Domingo Ramírez
MIANTINOMO (a) Gaditana	242	342	José Urrutia

MILAGRO	644	932	Vicente Larriva
NUEVA LIMEÑA	...	...	Bernardo Soffia
N. S. DE LA AURORA	376	520	Benito Cristi
N. S. DE ICIAR (a) Xaviera	343	551	José Correa
N. S. DE ICIAR (a) Preciosa	337	476	José Correa
N. S. DE LA REGLA (a) Teresa	...	...	José F. Abasolo
N. S. DEL CARMEN (a) Neptuno	...	...	
N. S. DE LAS NIEVES (a) Florida	...	...	
N. S. DEL ROSARIO (a) Perla	...	...	J. Chapartegui
N.S. DEL RESARIO (a) Cazadora			José Rodulfo
N. S. DE LOS DOLORES (a) Paula		...	
N. S. DEL TRANSITO	...	...	
NUEVA REINA OLAZAGARRA	...	...	José Rodulfo
PALAFOX (a) Trujillana	293	388	Manuel de los Heros
PERUANA (a) Amable María	...	350	Juan A. Ugarte
PIEDAD	514	839	Conde del Villar
PEREGRINA	...	...	
PRIMOROSA MARIANA	...	...	
REINA DE LOS ANGELES	358	507	José Rodulfo
RESOLUCION (a) Constancia	...	...	
ROSARIO (a) Constitución	286	400	
SACRAMENTO	279	467	Joaquín de Asín
SALVADOR	...	...	José M. Verdugo
SAN ANTONIO (a) Hunter	225	318	
SAN JUAN BAUTISTA (a) Diana	450	721	Manuel de Arámburu
SAN MIGUEL	...	...	Miguel Rodríguez
SAN JOSE (a) Tránsito	...	...	Juan de Dios Tirapegui
SAN JOSE (a) Pailón	...	...	José San Martín
SAN ANDRES (a) Magallanes	...	...	
SAN MIGUEL (a) Comercio de Lima		...	Ignacio y Manuel de Santiago.
SANTO DOMINGO (a) Brillante	...	...	Francisco A. Manzano
SANTO DOMINGO (a) Tomás	279	304	
SAN FCO. DE PAULA	226	359	Antonio Varas
SANTA CATALINA (a) Tagle	432	612	Antonio Varas
SANTA ROSA (a) Centinela	229	324	
STA. ROSA DE LIMA (a) Ramona		...	
STA. ROSA DE LIMA	360	510	
CANTABRIA (a) Neptuno	285	404	M. Almorza - T. Gallegos.
TAMA (a) Esperanza	...	...	Antonio Varas
TERESA (a) Industria	...	...	Juan M. Castañeda
TRINIDAD (a) Providencia	293	388	Cayetano Bacareza
VELOZ PASAJERA	...	...	

Bergantines

ALAVEZ	...	...	José M. Gómez
ANGEL DE LA GUARDA	...	...	
ASIS	...	...	
ATREVIDO	...	...	
BUEN AIRE	...	...	
CABALLITO	...	...	
CANTON	...	...	
CARMEN (a) La Fé	60	85	
CARMEN (a) Lucero	...	...	
CARMEN (a) Dos Hermanos	52	82	
CARMEN (a) Concordia	...	...	
CARMEN (a) Felicidad	...	...	
CICERON	...	...	
DIAMANTE	...	...	
FLECHA	...	150	Tomás Lopátegui
FORTUNATA(a) San Cayetano	...	...	
GRAN PODER	...	...	
JUSTINIANO	...	...	José San Martín
JESUS MARIA (a) Placeres	65	96	
JESUS MARIA (a) Dos Amigos	141	172	Agustín Caldas
MARGARITA	...	...	
MERCEDES (a) Mameluco	...	...	
N.S. DEL CARMEN (a) Sn. Miguel		...	
N.S. DEL CARMEN (a) El Joven	77	109	
N.S. DE GUADALUPE (a) Alcázar	50	80	
N.S. DE LA CANDELARIA (a) Aviso	118	141	Pedro Morales
N. S. DEL ROSARIO (a) Vigilante	110	178	
N.S. DE LAS NIEVES (a) Pájaro	87	124	J. Andrade - M. Cuadros
N.S. DE LAS MERCEDES (a) Serafin.	...	...	
N.S. DE LA LUZ (a) Rey Fernando	77	109	Juan Panero
N.S. DE LA LUZ (a) Providencia	...	...	
N.S. DE LA REGLA (a) Andaluz	59	83	Francisco Ramírez
N.S. DEL PILAR (a) Palafox	144	204	
N.S. DEL PILAR (a) Regencia	181	212	
N.S. DEL PILAR (a) Moqueguano	86	121	
N.S. DE LAS MERCEDES (a) Concordia	...	...	
PALAFORO	...	...	

ROSARIO (a) Dardo	...	...	
ROSARIO (a) Maulino	...	...	
SAN FCO. DE PAULA (a) Amianto	45	64	Isidro Andrade
SAN FCO. JAVIER (a) Alción	...	...	
SAN ANTONIO (a) Velero	146	257	Manuel de La Torre
SAN ANTONIO (a) El Místico	88	100	José San Martín
SAN ANTONIO (a) Venus	...	...	
SAN ANTONIO (a) Concordia	149	167	
SAN ANTONIO (a) Riojano	...	...	
SAN VICENTE (a) Valenciano	...	...	
SAN JOSE Y LAS ANIMAS (a) Aquiles	...	...	Manuel Calvo
SAN JOSE (a) Diligente	...	...	
SAN JOSE (a) Principe	...	...	
SAN FERNANDO	96	109	Fernando del Mazo
SAN MIGUEL (a) Arca de Noé	...	...	Nicolás Noé
SAN MIGUEL (a) Americano	175	233	
SAN MIGUEL (a) Volador	...	...	Andrés Barrios
SAN PABLITO	89	178	
SAN REMIGIO	...	...	
SAN GENARO	...	...	
SAN BARTOLOME (a) Príncipe	...	...	Antonio Sosa - José Ponce
SAN JUAN NEPOMUCENO (a) Rayo	...	...	
SAN HERMENEJILDO (a) Palafox	57	81	Fernando Vásquez
SAN FELIPE NERI (a) Brillante	...	...	Juan Castro
SAN IGNACIO (a) Las Mercedes	76	114	
SANTA RITA	...	...	
SANTA GERTRUDIS (a) Monserrat	...	...	
STA. TERESA DE JESUS (a) Hermoso	66	94	
SANTA MARIANA DE JESUS	...	...	
SANTO CRISTO DE LA SALUD	...	...	
SAN JUAN DE DIOS	...	...	
SANTIAGO (a) Vizcaíno	...	...	
SIRENA (a) Carmencita	...	...	Juan M. de Castañeda
TOMASITA	...	...	
TRINIDAD	142	232	

Goletas

CANDELARIA (a) Chilote	...	81	

CONCEPCION (a) Atrevida	46	58	
FERNANDO VII	36	53	
N. SRA. DE LAS MERCEDES	...	...	
PIRAGUA (a) San Juan	...	...	
SAN VICENTE (a) Unión	...	...	F. Carratalá - D. Gayoso
SAN FERNANDO (a) Correo	...	...	
SAN PEDRO (a) Concordia Peruana		...	...
SAN JOSE	...	...	
SANTA MARIANA (a) Los Perros	79	112	
TOPACIO	28	35	

Pailebots

GRAN SEÑOR	...	...	
GERTRUDIS (a) Afable	58	96	
GOYONECHE (a) Andaluz	...	...	
MERCEDES (a) Saeta	50	70	
MERCEDES (a) Dos Amigos	65	86	
N. SRA. DEL ROSARIO (a) Araucano	...	...	
N. SRA DE LA BARCA (a) Peje Espada	100	133	
N. SRA DEL CARMEN (a) Fernando VII	...	...	
N. SRA. DE ARANZAZU (a) Brillante	...	...	
SANTA TERESA DE JESUS	...	...	
SAN IGNACIO (a) Diamante	50	70	
SAN ANTONIO (a) Abascal	...	...	
SACRAMENTO (a) Guadalupe	...	...	
PRINCIPE CARLOS	...	...	

Queche

SAN RAFAEL	117	175	

Faluchos

EL SOCORRO	...	...	
N. SRA. DEL CARMEN	8	11	
SAN JUAN NEPOMUCENO	16	24	
SAN JOSE (a) Rosario	...	...	
SAN PEDRO NOLASCO	...	...	
SAN VICENTE (a) El Fuerte	...	...	

Místicos

CARMELITA (a) Napoleón	...	...	
LOS CANTABROS DE BUENOS AIRES	82	116	Francisco Ramírez

Balandras

MERCEDES	...	...	
SAN HERMENEJILDO	57	81	
SAN PEDRO ALCANTARA	...	...	
SAN MIGUEL	...	...	

En esta relación no hay grandes empresas, casi todos los buques son de propiedad individual y sólo destacan como armadores de alguna importancia José Rodulfo, Antonio Varas, José San Martín, Nicolás Noé, José Correa, Tomás Lopátegui y Fernando del Mazo.

En estos años el arqueo promedio de fragatas y bergantines era de 330 y 140 toneladas, respectivamente. Esto significa que la Marina Mercante disponía por esta época de unas 40,000 toneladas de registro, sin considerar las unidades menores: goletas, pailebots, queches, faluchos, misticos y balandras.

Esta es la Marina Mercante que en no menos de un 30 o/o desaparece de nuestro litoral como consecuencia de la guerra de corso y campañas de Cochrane y sobre cuyos restos continuaría el proceso de destrucción hasta la Capitulación del Real Felipe en 1826.

LA GUERRA DE CORSO

La insurrección de José Gabriel Condorcanqui, Tupac Amaru II, el 4 de Noviembre de 1780, es el primer eslabón en la cruzada de la independencia del Perú, fuente de inspiración para los movimientos de liberación de las demás Colonias.

A partir de este movimiento y por un período de 40 años el anhelo de independencia se traduce en numerosas acciones de las que, sólo para citar los más importantes pronunciamientos armados, mencionamos los de Gabriel Aguilar y José Manuel Ubalde en el Cuzco en 1805, ajusticiados en el mismo lugar en que lo fueron Túpac Amaru y Micaela Bastidas en la Plaza Mayor de la ciudad; de José Crespo y Castillo en Huánuco en 1812; de Enrique Paillardelle y Sagardía en Tacna en 1813; la cruenta revolución de 3 de Agosto de 1814 que estalla en el Cuzco y cuyo teatro de operaciones se extiende hasta Huamanga, Arequipa y el Alto Perú y que termina el 11 de Mar-

zo de 1815 en Umachiri con el ajusticiamiento de Mateo Pumacahua, los hermanos Angulo, Gabriel Béjar, Mariano Melgar y otros; el levantamiento en Tarapacá de Reyes, Peñaranda y Olazábal en 1815.

Ninguno de estos movimientos de liberación tuvo como escenario el mar.

Proclamada la independencia de las Provincias Unidas del Río de la Plata y Chile, la presencia de España en Chiloé, Perú y Ecuador constituía una permanente amenaza. Este hecho y el obligado paso de las naves españolas por el Cabo de Hornos, desde y hacia la costa occidental sudamericana, motiva un nuevo tipo de actividad en el espíritu aventurero de la época y así surge la "guerra de corso" contra el tráfico marítimo español.

Las acciones de este tipo no tenían el corte romántico que algunos historiadores pretenden darle. Se trata de "inversiones de riesgo", operaciones destinadas a lograr una rápida ganancia con mejores oportunidades que un comercio mercante honrado. Este es el sentido de la presencia de buques corsarios en nuestro litoral entre 1816 y 1819.

Pero cualquiera que sea la motivación de estas acciones, el hecho concreto es que los corsarios, además de contribuir a la causa de la independencia, desquiciaron el comercio del Virreinato y desmantelaron su marina mercante. Un elevado número de buques fue capturado, hundido o incendiado. Las mejores fragatas y bergantines son sustraídas al tráfico comercial y transformados en buques de guerra. Otros buques se alejan de nuestras costas para dirigirse a Filipinas, California, Chiloé y España.

No consideramos en la guerra de corso la Expedición Libertadora de 1820, planeada, organizada y dirigida por Cochrane, porque ésta fue una verdadera operación de guerra.

Los párrafos siguientes se limitan a una exposición sucinta de los hechos más destacados de la "guerra de corso" y sus consecuencias sobre la Marina Mercante del Virreinato.

A mediados de Octubre de 1815 zarpa de Buenos Aires una escuadrilla bajo la jefatura de Guillermo Brown, con la fragata HERCULES al mando de W. D. Chitty y el bergantín TRINIDAD al mando de Miguel Brown. Esta expedición se realiza con patente otorgada conforme a las costumbres de la época, pues no fue hasta el 15 de mayo de 1817 que el Gobierno de las Provincias Unidas promulga el "Reglamento Provisional de Corso" contra los súbditos de Fernando VII y sus propiedades.

En buena cuenta, este Reglamento constituye la respuesta a la guerra de corso autorizada por Fernando VII el 8 de Febrero de 1817, según el cual "es

mi real voluntad conceder a todos mis vasallos de unos y otros dominios, la facultad y arbitrio de armar para sí los buques que quieran y hacer con ellos la guerra a aquellos rebeldes, con el fin de restituirles a ellos mismos el sosiego y tranquilidad de que ciegamente se despojan, y a los fieles y sumisos de allí y de aquí, el reposo, bienes y recíprocas relaciones de que se les priva".

La Real Orden autoriza "la adquisición por los armadores de todo el cargamento, efectos y demás que contengan los buques apresados con ellos mismos; libertad de todo gravamen y derechos en los géneros y efectos aunque sean extrangeros" facultándose a "tripular los buques que se armen con la gente que les convenga, de cualquier clase y estado que sea, fuera de la que ya esté en mi real servicio".

Poco después de la salida de Brown de Buenos Aires, zarpa del mismo puerto Hipólito Bouchard con la corbeta ALCON y goleta URIBE (o CONSTITUCION) al mando de Russell, perdiéndose esta última en el Estrecho de Magallanes.

Ambas fuerzas se encuentran a fines de Diciembre en la Isla Mocha, donde acuerdan un convenio sobre el mando de la fuerza conjunta y distribución de presas.

La primera captura de importancia, en aguas peruanas, 13 de Enero de 1816, corresponde a la fragata GOBERNADORA procedente de Guayaquil con destino a Cádiz, a "medio grado a sotavento del Callao", con un cargamento estimado en un millón de pesos y numerosos pasajeros. El día 14 apresa a la corbeta MONTAÑESA y el 15 al bergantin SAN PABLO, que luego de desarbolarlo, lo fondea en las islas Hormigas para detención de sus prisioneros.

El 20 de Enero ataca a los buques fondeados en el Callao, logrando capturar un místico. El día 21 hunde a la fragata FUENTE HERMOSA y el 23 apresa a la fragata CONSECUENCIA procedente de Cádiz y que lleva a bordo al nuevo Gobernador de Guayaquil D Juan de Mendiburo y otros "80 pasajeros de distinción". El día 25 captura a la fragata CANDELARIA.

Las acciones de Brown tienen considerable efecto en el tráfico marítimo. El Virrey Pezuela prohibe la salida de los buques mercantes y aquellos que ya tienen carga a bordo son alijados. Los Comisionados del Tribunal del Consulado disponen el alistamiento de los mejores buques surtos en la bahía para combatir a la "escuadrilla de insurgentes de Buenos Aires". Se selecciona a las fragatas TAGLE, PALAFOX, REINA DE LOS ANGELES, MINERVA y bergantín EUROPA, a los que se les dota con 126 piezas de artillería de 12 y 24 y se les tripula con más de 1.000 hombres a quienes se ofrece un premio superior al que de ordinario se les satisface y también

"la gloria que resultará de ella, por mediar la defensa de nuestra santa religión (vulnerada por los inmorales extrangeros que mandan las embarcaciones de los citados rebeldes) y el honor de este reino". (7)

Brown abandona el Callao el 28 de Enero y se dirige al norte capturando en la ruta embarcaciones menores. El 9 de Febrero fondea en el surgidero de la isla Puná y en el Puerto de Piedra a la entrada de Guayaquil con una fuerza compuesta de "cuatro buques de guerra con diez mercantes de cruz y otros menores, cuya capitana con insignia de almirante era la fragata HERCULES de treinta y dos cañones y hornillo para bala roja", conforme a la descripción del Jefe militar español en el puerto, D. Diego Lácome. (8)

En uno de los ataques al fuerte San Carlos, al tratar de ponerse a tiro de fusil, vara el bergantín TRINIDAD a cuyo bordo se encontraba Brown, siendo capturado con toda la dotación del buque. En estas circunstancias Miguel Brown entra en negociaciones con el Gobierno de Guayaquil llegándose a un acuerdo, 16 de Febrero, para la liberación de su hermano Guillermo y tripulantes del TRINIDAD, a cambio de todas las personas apresadas por los corsarios, la correspondencia requisada, la devolución de la fragata CANDELARIA, los bergantines DOS PAITEÑOS y SAN JOSE Y LAS ANIMAS y un místico, todos con su cargamento y en el mismo estado en que fueron apresados y el compromiso de que los corsarios no intentarían nuevas agresiones a la ciudad y Provincia y su inmediata salida del puerto.

Después de esta derrota, cuyo significado es la devolución de un cuantioso botín, Brown abandona Guayaquil el 27 de Febrero y se dirige a las Islas Galápagos, donde se procede a la partición de presas con Hipólito Bouchard tocando a éste la fragata CONSECUENCIA y el pailebot NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, quedando con Brown la fragata HERCULES y la corbeta ALCON.

Al abandonar Brown las islas Galápagos, procede a las costas de Chocó, en Nueva Granada, apresando en la ruta al bergantían SAN AGUSTIN al que permite su rescate. Luego se dirige a Buenaventura donde permanece varios meses tratando de reparar sus buques y de reaprovisionarlos. En estas circunstancias pierde la corbeta ALCON y se ve obligado a dejar el puerto a la proximidad de las tropas realistas. A la altura de Tumaco captura dos pequeñas goletas del comercio de la región. Luego de una nueva escala en las Galápagos regresa al Atlántico y Caribe, siendo detenido en Antigua, acusado por un Tribunal de haber infringido las leyes de comercio y navegación. El 21 de Enero de 1819, la Alta Corte del Almirantazgo revisó la causa desestimando lo actuado por los captores de la fragata HERCULES, devolviendo la propiedad del buque a Brown.

Al dejar las islas Galápagos, Hipólito Bouchard se dirige a las costas de Ecuador abandonando al pailebot NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN con

los Oficiales y tripulantes de los que tenía recelos, siendo éstos apresados por las autoridades y sometidos a juicio, aplicándose a algunos de ellos la "pena ordinaria".

Bouchard regresa a Buenos Aires con la fragata CONSECUENCIA, declarada buena presa, cambiándosele el nombre por el de ARGENTINA por su nuevo propietario D. Atanasio Echevarría. En Julio de 1817, la ARGENTINA siempre al mando de Bouchard, enfila al Cabo de Buena Esperanza y Océano Indico para interceptar el tráfico español procedente de Filipinas. En el último trimestre de ese año, luego de tocar en Tamatabe, se dirige a Java, Manila y Luzón capturando algunos buques. A mediados de 1818 se enuentra en las islas Hawaii donde recupera la corbeta corsaria de Buenos Aires SANTA ROSA DE CHACABUCO, cuya tripulación amotinada había vendido el buque al Rey de dichas islas. Luego con ambos buques se dirige a las costas de California, saqueando la ciudad de Monterrey. En Abril de 1819 se encuentra en aguas centroamericanas y desde Realejo envía sus presas a Valparaíso, tomando el mismo rumbo días después. A su llegada a Valparaíso encuentra detenidos sus buques por Cochrane y el mismo es acusado de actos de piratería, lo que motiva un largo proceso. (9)

Incorporado a la Expedición Libertadora del general D. José de San Martín con la ARGENTINA y la SANTA ROSA DE CHACABUCO, Hipólito Bouchard se integra a nuestro país donde cumple destacada actuación en la Marina de Guerra. En 1829, con el grado de Capitán de Navío, asume el cargo de Comandante en Jefe de las fuerzas navales durante el bloqueo de Guayaquil a la muerte del ilustre Vice-Almirante Guise. En la actividad privada, Bouchard actuó en la marina mercante como propietario-armador del bergantín JOVEN FERMINA de 227 toneladas de registro, en 1827.

A comienzos de 1818 se hizo presente en nuestras costas el bergantín corsario EL CHILENO armado en Valparaíso. Este buque sostuvo dos encuentros con embarcaciones realistas en las proximidades del Callao. En sus correrías por el norte, 27 de Enero, captura en Huanchaco los bergantines LITRE Y VIGILANTE. A la altura de Paita apresa al bergantín MERCEDES y a la altura de Guayaquil al pailebot SAN IGNACIO (a) El Diamante, continuando sus correrías por las costas de Centro América y México.

El 17 de Octubre de 1818 la fragata realista RESOLUCION apresa al corsario chileno MAYPU en las proximidades de las islas Chincha. Este buque, al mando del irlandés Juan Brown, había capturado a la corbeta PAULA en Iquique, y bergantines SAN PEDRO en Pisagua, SAN JUAN DE DIOS en Pacocha y CARBONERO en Pisco. El irlandés Brown logró escapar del rigor de los realistas fugando a nado y refugiándose en el H.M.S. TYNE, fondeado en el Callao.

A comienzos de Mayo de 1819, zarpa de Valparaíso la corbeta ROSA DE LOS ANDES, la misma que con el nombre de ROSE condujo a Chile al Almirante Cochrane, al mando del Capitán Illingwort, logrando una importante captura en la fragata VASCONGADA (a) Tres Hermanos, con un importante cargamento, siendo despachada a Chile. En las proximidades de Santa Elena, en las costas de Ecuador, sostiene un encuentro con la fragata realista PRUEBA resultando gravemente averiada lo que obliga a Illingwort a retirarse a las islas Galápagos. En el mes de Agosto se encuentra en Panamá donde captura al bergantín CANTON y en las proximidades de Taboga, dos goletas prosiguiendo sus actividades entre Buenaventura y Tumaco.

El 23 de Setiembre de 1818 llegan al Callao las fragatas ESMERALDA y PRESIDENTA, bergantín PEZUELA, trasportes BEAVER, CANDELARIA, TOMAS y SAN JOSE Y LAS ANIMAS, conduciendo 729 hombres de tropa y 370 "paisanos", embarcados en Talcahuano el 7 del mismo mes, con el brigadier Ossorio, al evacuar parcialmente Concepción, después de la derrota de Maypú (10).

El 26 de Octubre de 1818, fondea en el Callao la fragata ESPECULACION con 197 hombres, resto de los 2.000 hombres de tropa embarcados en la expedición que sale de Cádiz el 21 de Mayo con la fragata de guerra MARIA ISABEL y transportes ATOCHA, ESMERALDA, TODOS LOS SANTOS, XEREZANA, ELENA, MAGDALENA, SANTA MARIA, SAN FERNANDO, XAVIERA y CARLOTA destinados a la defensa del Virreinato.

Esta expedición tuvo un trágico final. La fragata TODOS LOS SANTOS tuvo que regresar de Santa Cruz de Tenerife por su mal estado, debiendo repartir su transporte en los demás buques. La tropa de la fragata TRINIDAD se subleva frente a las costas de las Provincias Unidas y se entrega a las Autoridades de Buenos Aires revelando los puntos de recalada en las costas de Chile, islas Mocha y Santa María, lo que permite a las fuerzas patriotas su intercepción y su casi total destrucción o captura. El 28 de Octubre se captura en Talcahuano a la fragata de guerra MARIA ISABEL por la escuadra chilena al mando de Blanco Encalada y poco después son apresados 5 de los trasportes con tropa y armamento.

La crítica situación del Virreinato, originada por la pérdida del dominio del mar, obliga al Virrey Pezuela a los mayores esfuerzos para armar una escuadra al mando del Capitán de Fragata Luis de Coig. A esta improvisada fuerza naval se dirige el Virrey, 30 de Octubre, expresando que "en las fuerzas marítimas encomendadas al celo y conocimiento de ustedes, fundan en el día en una parte principal, el Rey y la Nación, la esperanza de conservar estos preciosos establecimientos y de inclinar favorablemente el

rumbo de la guerra que hoy, más que nunca, compromete la seguridad de toda la América del Sur". (11)

En la Junta de Guerra que se realiza el 10 de Diciembre, bajo la Presidencia del Virrey Abascal, se informa que fuera de los buques mercantes requisados y armados, ya no hay otros capaces de montar artillería gruesa y con resistencia en el casco y que para la defensa del Callao sólo se dispone de 5 lanchas cañoneras y dos embarcaciones pequeñas con un cañón de a 24. (12)

En el año 1819 el marino inglés Lord Cochrane, con el grado de Vice-Almirante en la Marina de Guerra de Chile, realiza dos extensas campañas contra las fuerzas navales y tráfico marítimo del Virreinato. Estas campañas constituyen una fase intermedia entre la "guerra de corso" y la Expedición Libertadora, y son propiamente operaciones militares planeadas, organizadas y dirigidas por Cochrane. (13)

El 1o. de Marzo de 1819, Cochrane emite su primera declaración de bloqueo expresando que "el puerto del Callao y todos los otros puertos desde Guayaquil hasta Atacama en el Perú, se hallan en estado de bloqueo estrecho", quedando prohibido a todo buque "hacer ningún tráfico o tener alguna comunicación con los puertos y otros lugares que se hallen dentro de la mencionada línea de bloqueo" y que no será lícito para ningún buque, amigo o neutral, que se encuentra en cualquiera de los puertos bloqueados, zarpar después de 8 días de la fecha de declaración de bloqueo.

Cochrane no sólo actúa contra los buques realistas, también interviene contra buques extranjeros. El 5 de Abril llega a Supe e intercepta en tierra un contingente de dinero y barras de plata estimado en 70.000 pesos que debía ser embarcado en la goleta americana MACEDONIA, cuyo Capitán Eliphalet Smith reclama como de su propiedad, alegando que era el precio de un cargamento vendido a la "Compañía de Filipinas". Tiempo después de este reclamo se orientó por el gobierno americano, hasta que por fallo arbitral del Rey de los Belgas, en 1863, el Gobierno de Chile tuvo que restituir una cuantiosa cantidad. En el mismo mes de Abril registra en Huarmey al bergantín inglés COLUMBIA y en Huambacho al buque francés GAZELLE, apoderándose de 60.000 pesos.

Otros actos de Cochrane lindan con la piratería, como es el saqueo de propiedades fiscales y particulares en Huacho y Paita, acompañadas de proclamas en las que manifiesta "debéis coadyuvar a la realización de este obgeto (se refiere a la causa de la independencia) arrostrando todo peligro en la firme inteligencia de que tendréis el más eficaz apoyo del Gobierno de Chile y de vuestro amigo. Cochrane."

Todo el tráfico marítimo en el litoral queda paralizado. Los buques realistas se refugian en los puertos fortificados de Callao y Guayaquil. Esta situación se describe en los términos con que el Virrey se dirige al Soberano español: "Mediante la prepotencia que por el apresamiento de la MARIA ISABEL acaban de adquirir los insurgentes, queda constituído este Virreinato en el más inminente peligro, porque en las ventajas de la fuerza de mar consistía la principal defensa de esta latísima costa, así como de la tranquilidad de ella depende la de los provincias interiores. Tan comprometida situación exige medidas terrestres muy extraordinarias de que me ocupo con incesante contracción y actividad; pero sean cuales fueren las que en su totalidad puedan emplearse, ninguna alcanzará a producir efecto seguro, permanente y decisivo, mientras no tengamos la preponderancia marítima en el Pacífico". (14)

Una de las características de las campañas realizadas por Cochrane en 1819, es que no se registra una sola batalla naval pese a que no existía marcada diferencia entre las fuerzas en conflicto.

Las fuerzas navales del Virreinato no asumen una actitud defensiva, para caracterizar una forma de guerra cuando se es más débil, con medidas estratégicas o tácticas que, rehuyendo una acción directa, permita perturbar los planes del enemigo.

La actitud de estas fuerzas se caracteriza por su falta de iniciativa y es en esta actitud donde debe encontrarse la causa de los espectaculares éxitos de Cochrane.

NOTAS AL CAPITULO

(1) Pedro Emilio Dancuart en sus "Anales de la Hacienda Pública", menciona que en la época de Felipe IV (1605-1665) el peruano Gaspar Escalona y Agüero compiló "las leyes de partida, bulas, reales cédulas, pragmáticas y ordenanzas y puso la base de la legislación fiscal del Perú" en su obra GAZOFILACIO REGIO PERUBICO.

En esta obra explica el vocablo almojarifazgo de la voz almoxarife cuyo significado es "oficial que ha de recabar los derechos de la tierra, que se da por razón del portazgo y del censo de tierras".

El término "almojarifazgo" corresponde a lo que ahora denominamos como Derechos de Aduana.

(2) DE LA PUENTE CANDAMO, José . . . **La Emancipación en sus textos** – Reglamentos para el Comercio Libre, 1778 – Instituto Riva Agüero, 1959.

(3) Informe del Tribunal del Consulado, 1790 – En la "Revista Histórica" (Tomo XXII) por Rubén Vargas Ugarte.

(4) HUMPHREYS, R. A. . . . **Las rivalidades anglo americanas y la Independencia de América Latina** – Transcrito en "La Independencia Nacional y la Política de las Potencias" por Alberto Tauro-Universidad Nacional de San Marcos, 1969.

(5) GONZALEZ CLIMENT, Aurelio y Anselmo. . . . **Historia de la Marina Mercante Argentina** – Tomo II - Buenos Aires, 1972 - Talleres Gráficos Negri.

(6) Julio J. ELIAS MURGUIA en sus **Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú**, menciona que esta razón fue tomada de las Oficinas de Marina del Callao por el Contralmirante D. Eduardo Carrasco que ejerció lás funciones de Capitán de Puerto de Enero de 1845 a Noviembre de 1847, pasando después a Director de las Escuelas Naúticas.

Una relación de extraordinario interés para determinar la composición de la Marina Mercante antes de la Declaración de Independencia, se encuentra en el "Correo Mercantil Político y Literario" (No. 7) de 12 de Enero de 1822, en el que se menciona la siguiente:

LISTA DE LOS BUQUES MERCANTES DEL COMERCIO DEL MAR DEL DEL SUR QUE SE HALLABAN SURTOS EN EL PUERTO DEL CALLAO EN EL AÑO DE 1818, SUS CLASES Y EL PORTE DE TONELADAS DE CADA UNO.

Fragatas	Toneladas de arqueo y de carga	
MILAGRO	644	932
AGUILA	532	831
PIEDAD	514	839
MERCEDES	544	711
CARMEN	304	467
SANTA CATALINA (a) Tagle	432	612
JESUS MARIA	308	474
REINA DE LOS ANGELES	358	507
BEGOÑA	559	930
TRINIDAD (a) Providencia	293	388
SACRAMENTO	279	467
SANTO TORIBIO (a) Palafox	293	388
PRECIOSA	337	477
SAN JUAN BAUTISTA (a) Diana	450	721
NUESTRA SEÑORA DE LA AURORA	376	520
DOS AMIGOS	250	353
CARMEN (a) Victoria	222	314
BARBARA (a) Bostonesa	312	394
BRETAÑA	285	419
JOAQUINA	304	463
JOVEN MARIA	283	358
CANDELARIA	226	323
SANTO DOMINGO (a) Tomás	279	304
XAVIERA (a) Ibarren	343	531
CANTABRIA (a) Vultur	326	461
CANTABRIA (a) Neptuno	285	404
SANTA ROSA (a) Centinela	229	324
ESPECULACION	243	466
SAN FRANCISCO (a) Gobernador	226	359
SANTA MARGARITA	181	290
HERO (a) Nereida	201	286
FLORA	159	226
ROSARIO (a) Constitución	286	400
SAN ANTONIO (a) Hunter	225	318
GADITANA	242	342
CARMEN (a) Resolución	383	575

MIANTINOMO	242	334
CAROLINA	417	573
DOLORES (a) Paula	107	151
CASTOR (a) Limeña	283	401
SANTA ROSA (a) Presidente	360	510

Buques de dos palos y menores. Bergantines

SAN FERNANDO	96	109
SAN ANTONIO (a) Velero	146	257
PILAR (a) Moqueguano	86	121
MISTICO	88	100
PILAR (a) Tigre	144	204
CANDELARIA	118	141
ANDALUZ	59	83
NIEVES (a) Pájaro	87	124
CANTABRO	82	116
REY FERNANDO	77	109
SAN IGNACIO (a) Mercedes	76	114
MERCEDES (a) Restaurador	50	70
TERESA (a) Hermoso	66	94
FERNANDO VII	36	53
CARMEN (a) Dos Hermanos	52	73
SAN ROQUE (a) Rosita	83	132
CARMEN (a) Fé	60	85
SAN MIGUEL (a) Triunfo	175	233
SAN ANTONIO (a) Concordia	149	167
PILAR (a) Regencia	181	212
JOVEN	77	109
SANTA BARBARA (a) Europa	236	307
ROSARIO (a) Vigilante	110	178
SAN FRANCISCO	45	64
LORETO	70	115
SAN PABLITO	89	198
SANTA ROSALIA (a) Siciliana	23	32
CARMEN (a) Empecinado	74	104
N. SRA. DE GUADALUPE (a) Alcázar	50	75

Paquebots

JESUS MARIA (a) Dos Amigos	141	172
ROSARIO (a) Trinidad	149	232

Goletas		
SANTA GERTRUDIS (a) Afable	48	96
TOPACIO	18	25
ATREVIDA	46	58
SANTA MARIANA (a) Los Perros	79	112
Polacra		
SAN HERMENEGILDO	57	81
Pailebots		
PEJE ESPADA	100	133
MERCEDES (a) Dos amigos	65	86
MERCEDES (a) Saeta	50	70
CARMEN (a) Andaluz	..	..
Faluchos		
SAN JUAN NEPOMUCENO	16	24
NUESTRA SRA. DEL CARMEN	8	11
Queche		
SAN RAFAEL	117	175
Resumen:		
41 Fragatas	13.122 TRG	19.137TPB
29 Buques de 2 palos. Bergantines	2.685	3.779
2 Paquebots	290	404
4 Goletas	191	291
1 Polacra	57	81
4 Pailebots	215	289
2 Faluchos	24	35
1 Queche	117	175
84	16.711 TRG	24.191 TPB

(7) Adición a la Gaceta de Lima de 27 de Enero de 1816 - Colección Documental de la Independencia del Perú – Tomo VII. Vol. 2o.

(8) "Actuación del Jefe español D. Diego Lácome en el apresamiento y libertad del Coronel Brown" – Colección Documental de la Independencia del Perú – Tomo VII. Vol. 1o.

(9) ELIAS MURGUIA, Julio J. . . . **Cruceros de Brown, Bouchard y Cochrane antes de la Expedición Libertadora de San Martín** – En "Revista del Centro de Estudios Históricos – Militares del Perú" No. 11 1971.

(10) "Informe del Brigadier Ossorio" de 7 de Setiembre de 1818 – Colección Documental de la Independencia del Perú – Tomo VI. Vol. 1o.

(11) Proclama del Virrey D. Joaquín de la Pezuela, Callao, 30 de Octubre de 1818 Colección Documental de la Independencia del Perú – Tomo VI. Vol. 1o.

(12) Informe de la Junta de Defensa, 10 de Diciembre de 1818 – Colección Documetal de la Independencia del Perú – Tomo VI. Vol. 1o.

(13) El 28 de Noviembre de 1818 llega a Valparaíso Lord Cochrane en la corbeta ROSE y con él un grupo de Oficiales navales británicos con los que organiza la Marina de Guerra de ese país. Entre estos Oficiales se encuentran Guise, Forster, Wilkinson, Carter, Spry, Prunier y Ramsey, de destacada actuación en nuestro país, es el caso de Vice-Almirante Jorge Martín Guise, fundador de nuestra Marina de Guerra.

(14) García Reyes, Antonio. . . . **Las dos primeras campañas de Lord Cochrane contra las costas peruanas, bloqueo del Callao y otros acontecimientos.** – Trascrip. en "Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú" Vol. 2o.

LIMA.

374

DIGO yò Don Gregorio Jerèz, Vezino de Cadiz, Maeſtre que ſoy del Navio nombrado el Santo Chriſto del Auxilio (*Alias*) el Leon, que ſe halla ſurto, y anclado en el Puerto del Callao, para ſeguir ſu torna viaje, con Regiſtro de Plata, Oro, y Frutos à los Reynos de Eſpaña. Otorgo y conozco, que es verdad haver recibido, y cargado dentro dicho Navio, debaxo de Cubierta de èl, de la S.ra D. Isabel Carrillo de Albornoz, viuda del Exmo. Señor Don Diego Carrillo de Albornoz Conde de Montemar, Residente en la Villa y Corte de Madrid, y ausente en este Reyno, ochocientos Doblones y medio de à diez y seis pesos del cuño nuevo de esta Real Casa de Moneda los que Remite de su cuenta, y Riesgo de D. Diego Carrillo de Albornoz Conde de Montemar, Residente en la Villa y Corte de Madrid, y ausente à D. Christoval Messia, y por la Real Orden del Señor D. Phelipe de Leon, y Escandon del Consejo de S. M. en el Real de Indias, Residente en dicha Villa y Corte de Madrid. Y de ello me doy por contento, y entregado à toda mi satisfaccion. Y llevandome Dios à salvamento, en dicho Navio, à donde lo fuere por cumplido el Regiſtro, me obligo à entregar, segun, y como he recibido, à D. Vicente Raymundo de Guia ausente à D. Juan Clemente de Clave la referida cantidad en la especie dicha, para que en Liquidacion con predicho S. D. Diego Carrillo, y por su ausencia à los nominados arriva.

Y hecha que sea fielmente dicha entrega, se me ha de pagar el Flete y medio por ciento del Flete y con todo.

Y al cumplimiento de todo lo referido me obligo en toda forma de derecho, con mi persona, y bienes havidos y por haver, en la forma acostumbrada, y con especialidad, los aprovechamientos de dicho Navio. Y para que conste, firmè Tres de un tenor, el uno cumplido, y los demàs son de ninguno valor; que es fecho en esta Ciudad de Lima à Seis dias del mes de Febrero de 1756

Gregorio Jerez

De acuerdo con la investigación histórica realizada por el Dr. Ricardo Capdevilla, miembro de la "Dirección Nacional del Antártico" (Buenos Aires), con la finalidad de ratificar la prioridad española en el descubrimiento de ciertas islas en el Antártico, se concluye que el 3 de febrero de 1756 se encuentra "surto y anclado en el puerto del Callao, para seguir su torna viaje, con Registro de Plata, Oro y Frutos a los Reynos de España" el navío SANTO CHRISTO DEL AUXILIO (alias) El León, como se menciona en el CONOCIMIENTO DE EMBARQUE suscrito por su Capitán Don Gregorio Jerez, en la mencionada fecha.

El SANTO CHRISTO DEL AUXILIO zarpa del Callao el 8 de Febrero de 1756, recala en Valparaíso el 11 de Marzo y continúa su viaje de retorno a la Metrópoli y es en esta travesía que el 28 de Junio del mismo año, en latitud 54º Sur, que "el vigía desde la cofa del palo mayor del Navío de Registro SANTO CHRISTO DEL AUXILIO (Alias) El León, anunciara una nueva tierra a Don Gregorio Jerez, su Comandante, y con ello la gloria para España de la prioridad en el descubrimiento de las Islas de San Pedro, y de ahora en más, el exumado nombre de Gregorio Jerez descubridor — ha de acompañar el comienzo de la historia de esas insulas irredentes" ("Contribución al conocimiento de la Historia de las Islas de San Pedro" por el Dr. Ricardo Capdevila — Buenos Aires, 1978).

Las Islas de San Pedro, en la Antártida, son usualmente conocidas como las Islas Georgias del Sur.

(Contratación 2785)

CAPITULO II

1821 – 1826

De José de San Martín a Simón Bolívar – El proceso de desmantelamiento de la flota mercante desde la Declaración de Independencia hasta la Capitulación del Real Felipe – El Reglamento Provisional de Comercio de 1821 y el Reglamento de Comercio de 1826 – El comercio ilícito – El primer reconocimiento de los buques mercantes peruanos – El Tribunal del Consulado y la Cámara de Comercio de Lima – La Reglamentación de la Pesca y su fomento – Las Juntas Litorales de Sanidad – El Reglamento para Régimen y gobierno de los Resguardos – La Marina Mercante nacional al término de la Guerra de Liberación.

CAPITULO II

1821 – 1826

DE JOSE DE SAN MARTIN A SIMON BOLIVAR

Con la proclamación de la independencia, 28 de Julio de 1821, se inicia un nuevo régimen administrativo. Por esta época una parte considerable del país queda aún bajo el dominio español al asumir el general D. José de San Martín el mando político y militar de los departamentos libres, con el título de Protector, conforme al decreto de 3 de Agosto.

Los Departamentos Libres corresponden a Lima, Tarma, Huaylas, Trujillo y La Costa (formada por Santa y Chancay), en tanto que las fuerzas realistas retienen Arequipa, Cuzco, Puno, Huancavelica, Maynas-Quijos y la Fortaleza del Real Felipe en el Callao.

En Setiembre del mismo año la habilidad política de San Martín logra un notable éxito con la Capitulación de las Fortalezas del Callao por el Mariscal de Campo D. José de La Mar.

Coincidente con la fecha de esta Capitulación, Cochrane se apodera de los fondos públicos y privados depositados en la goleta SACRAMENTO, fondeada en Ancón, y cuyo embarque había dispuesto el Protector como medida de seguridad por la proximidad de las tropas realistas a Lima. Este hecho determina a San Martín disponer la inmediata salida de Cochrane "para los puertos de Chile con la Escuadra de su mando, devolviendo antes el dinero y pastas de particulares que ha tomado y que no hay aún la sombra de un pretexto para detenerlos". (1)

El 24 de Mayo de 1822 el general Antonio José de Sucre alcanza la victoria de Pichincha, capitulando las fuerzas españolas de Quito y Pasto con lo que queda asegurada la independencia de Colombia. El Libertador Simón Bolívar en decreto de 18 de Junio expresa (Art. 5o) que "El Gobierno de Colombia se reconoce deudor a la División del Perú de una gran parte de la victoria de Pichincha."

Los días 26 y 27 de Julio de 1822 tiene lugar en Guayaquil la entrevista entre el Protector San Martín y el Libertador Simón Bolívar, suceso que determina, por su indudable trascendencia y la falta de un acuerdo en la conducción de la guerra, el comienzo de un período crítico que habría de prolongar el desenlace de la independencia.

De regreso en Lima, San Martín renuncia ante el Congreso Constituyente que lo honra con el título de Fundador de la Independencia y Generalísimo de las Armas. Este Congreso había sido convocado por San Martín a fines de 1821 para establecer la forma de gobierno y dar la Constitución. En la misma fecha de su instalación, 20 de Setiembre, tiene lugar la renuncia de San Martín y su alejamiento del país.

El primer Congreso Constituyente es el punto de partida de la República "concebido primero como un bello ideal y llevado luego penosamente a la realidad", según la expresión de Basadre. El Congreso decide que la administración del Poder Ejecutivo se cumpla por tres Diputados con el nombre de Junta Gubernativa, eligiéndose para el cargo al General José de La Mar, Felipe Antonio Alvarado y Manuel Salazar y Baquíjano.

Entre Octubre de 1822 y Enero de 1823 tiene lugar la primera Campaña de Intermedios con una fuerza expedicionaria integrada por tropas peruanas, argentinas y chilenas, al mando del General Rudecindo Alvarado, que finaliza con la derrota de las fuerzas patriotas en Torata y Moquegua.

A fines de Febrero de 1823 el Congreso acuerda la elección del Coronel José de la Riva Agüero como primer Presidente de la República. En este Gobierno tiene lugar la segunda Campaña de Intermedios, con la participación de tropas colombianas, al mando del General Andrés de Santa Cruz y que finaliza con su derrota y dispersión de sus tropas desde Oruro hasta Moquegua.

El debilitamiento de la Capital por el envío de tropas al Sur, facilita el ingreso a Lima de las fuerzas del General Canterac, donde permanece del 18 de Junio al 16 de Julio. Los Poderes Públicos y la reducida guarnición de Lima se refugian en el Callao.

El 21 de Junio el Congreso, ante la grave situación que confronta el país, nombra al General Antonio José de Sucre encargado del poder militar, prestando juramento como Jefe del Ejército Unido Libertador y se exonera del mando a José de la Riva Agüero, que se traslada a Trujillo donde mantiene una posición de rebeldía contra lo dispuesto por el Congreso.

A mediados de Julio el General Sucre designa a José Bernardo de Tagle como encargado del mando supremo, nombramiento ratificado por el Congreso el 7 de Agosto, y el 16 del mismo mes es reconocido como Presidente de la República.

El 1o. de Setiembre de 1823 llega al Callao el Libertador Simón Bolívar y el Congreso deposita en él toda la autoridad militar y política conexa

a las necesidades de la guerra, aclarándose que el ejercicio del Poder Ejecutivo conferido a Tagle, no esté en oposición a las facultades otorgadas al Libertador.

El 12 de Noviembre el Presidente Tagle promulga la primera Constitución del Perú. El 18 del mismo mes se le reconoce como Presidente Constitucional, eligiéndose como Vice-Presidente a D. Diego de Aliaga.

Se inicia el año 1824 con el amotinamiento de las tropas del Río de la Plata, 4 de Febrero, acantonadas en el Castillo del Real Felipe y el coronel español José Casariego asume el mando de la Fortaleza. Las tropas patriotas se ven obligadas a salir de la Capital que es ocupada por las fuerzas realistas de Monet y Rodil.

En esta emergencia el Congreso decreta que "la suprema autoridad política y militar de la República queda concentrada en el Libertador D. Simón Bolívar", quedando en suspenso los artículos de la Constitución, leyes y decretos incompatibles con la salvación de la República. Se deja en suspenso el ejercicio del cargo de Presidente que ejerce Bernardo de Tagle y el Congreso entra en receso el 17 de Febrero.

En 1824 se registra la fase final de la guerra con la victoria de Bolívar en Junín el 6 de Agosto, y de Sucre en Ayacucho el 9 de Diciembre, con la capitulación de todas las fuerzas españolas en el Perú. El Brigadier español José Ramón Rodil desconoce este acuerdo y se mantiene firme en el Castillo del Real Felipe.

En el primer semestre de 1825 tiene lugar la retirada masiva de los Jefes, Oficiales y Tropa, en buques mercantes y de guerra españoles, estos últimos bajo el comando del Capitán de Navío Roque Guruceta.

En Febrero de 1825 el Congreso prorroga la dictadura de Bolívar con poderes extraordinarios, conforme a las exigencias de la guerra de liberación del Alto Perú. A fines del mismo mes Bolívar, reteniendo los asuntos referentes a Guerra y Marina y la dirección suprema de los Departamentos de Arequipa, Cuzco y Puno, entrega el poder a un Consejo de Gobierno que, luego de varios cambios, queda constituído por el General Santa Cruz como Presidente, siendo los otros miembros Unanue, Pando y Larrea.

La guerra de independencia del Alto Perú concluye con la victoria de Tumusla el 3 de Abril, y el 6 de Agosto de 1825 la Asamblea de representantes, reunida en Chuquisaca, proclama la independencia de Bolivia.

El año 1826 se inicia con la capitulación de la Fortaleza del Real Felipe, 22 de Enero, por el General José Ramón Rodil. Al concederse una amnistía general, se permite a los españoles restituirse a la Península.

El general Simón Bolívar deja el país el 4 de Setiembre de 1826, embarcándose en el bergantin CONGRESO, a los tres años de su llegada.

El 30 de Noviembre de 1826 el Consejo de Gobierno decreta que la nueva Constitución es ley fundamental del Perú, y Bolívar su Presidente Vitalicio. Esta Constitución es la redactada por Bolívar para Bolivia por encargo del Congreso de dicho país y que, igualmente destinada a Colombia, constituía el fundamento para formar la FEDERACION DE LOS ANDES, cuya Capital sería probablemente Quito o Guayaquil. (2).

La Constitución Vitalicia sólo duró 50 días, pues fue abolida de hecho el 28 de Enero de 1827, a consecuencia de un motín militar.

En los meses de Marzo y Abril de 1827, tiene lugar la retirada de las tropas colombianas estacionadas en Lima y Puno. Es así cómo en 1827 el Perú se encuentra libre, por primera vez, de la intervención extranjera.

Luego de la convocatoria realizada por el Presidente del Consejo de Gobierno con arreglo a la Carta de 1823 se instala en Lima, 4 de Junio de 1827, el Segundo Congreso Constituyente que debía decidir sobre la elección del Poder Ejecutivo y la Constitución. Este Congreso aprueba la denominación de Presidente y Vice-Presidente a los Jefes del Poder Ejecutivo y establece la elección por el Congreso para estos cargos, en propiedad, por un período de 4 años. La elección recae en el general D. José de La Mar y D. Manuel Salazar y Baquíjano, asumiendo este último la Presidencia por ausencia del titular.

El mismo Congreso decreta, 11 de Junio, que la Constitución jurada el año anterior (Constitución Boliviana o Vitalicia), fue sancionada de modo ilegal y atentatorio contra la soberanía nacional, declarándose nula y sin ningún efecto, quedando vigente la de 1823, con excepción de aquellos artículos incompatibles con el régimen establecido.

El general La Mar asume la Presidencia el 22 de Agosto de 1827.

EL PROCESO DE DESMANTELAMIENTO DE LA FLOTA MERCANTE DESDE LA DECLARACION DE INDEPENDENCIA HASTA LA CAPITULACION DEL REAL FELIPE

En el período que abarca desde Julio de 1821 a Enero de 1826 en que finaliza la guerra de independencia, se registran varios sucesos importantes relacionados con la actividad naviera como es el caso de los bloqueos y la destrucción o alejamiento del país de los buques de comercio, consecuencia de

operaciones navales y actos relacionados con las Capitulaciones, en un continuado proceso de desmantelamiento de la flota mercante en el teatro de operaciones que se extiende desde Panamá a Cobija.

En este aspecto, los sucesos de mayor trascendencia que conducen a la liquidación de la Marina Mercante en estos primeros años de la República, son los siguientes:

En el término de la Capitulación del Real Felipe en Setiembre de 1821, se incluye la autorización para que "todos los buques fondeados en el principal surgidero del Callao, continuarán bajo la propiedad de sus actuales dueños, éstos podrán habilitarlos y dirigirlos a los puertos de la Península o Nueva España y el Gobierno les prestará los Auxilios establecidos entre naciones amigas y los correspondientes permisos y pasavantes para su primer viaje en lastre, permitiendo extraer de los almacenes de marina del Real Felipe, los artículos navales pertenecientes a dichos buques fondeados en el surgidero del Callao, justificada previamente la propiedad a satisfacción del Gobierno".

No se dispone de una información sobre los buques mercantes que abandonan el Callao por esta autorización. Es de suponer que fueron varios teniendo en cuenta la numerosa guarnición realista en las Fortalezas del Callao.

La declaración de bloqueo en Octubre de 1821 de los puertos y caletas comprendidos entre los paralelos 15º y 22º30' Sur, esto es, desde el puerto de Caballas o Nazca hasta Cobija, en una extensión de más de 600 millas, sin medios suficientes para garantizar la presencia permanente de una fuerza naval capaz de interceptar todo tráfico, da lugar a incidentes por las frecuentes rupturas de bloqueo por buques británicos y americanos. Este hecho explica el decreto de San Martín de 3 de Marzo de 1822 por el que se dispone que todo buque nacional o extranjero que zarpe del Callao con rumbo al Sur, debe prestar ante el Administrador de la Aduana una fianza de 20.000 pesos como garantía de que no recalará en ninguno de los puertos comprendidos en el bloqueo. Esta disposición subsistió hasta Abril de 1823.

La declaración de bloqueo se complementa con disposiciones relacionadas con la captura de buques enemigos. Así, los buques de guerra apresados corresponden en su totalidad a los apresadores, reservándose el Gobierno el derecho a adquirirlos a justa tasación, previo peritaje. En cuanto a los buques mercantes, corresponde al Estado 1/3 del valor del buque y de la carga y 2/3 a los apresadores.

En Enero de 1822 se captura en Arica la fragata PRESIDENTE a la que se rebautiza con el nombre de O'HIGGINS.

El "Reglamento Provisional de Presas" de Abril de 1822, señala como motivo de detención y juicio, a los buques que naveguen sin patentes y demás documentos legales; a los que conduzcan a territorio ocupado por el enemigo, contrabando de guerra; y a los que quebranten el bloqueo o conduzcan enemigos o efectos de su pertenencia. Los juicios relativos a contrabando se aplican a los buques que llevan géneros de comercio ilícito o que sean sorprendidos en puertos no habilitados.

Los juicios de presas se cumplen en tres instancias y se designa al Callao como puerto donde se inicia la causa.

Uno de los hechos más importantes relacionados con la seguridad del tráfico marítimo, es el Convenio de 3 de Enero de 1822 entre el Jefe Superior Político y Militar del Istmo Independiente de Panamá, José de Fábrega y el Capitán de Navío José de Villegas en su condición de Comandante de la División de fragatas españolas PRUEBA y VENGANZA surtas en la isla Taboga.

Por este acuerdo los buques españoles se obligan a no hostilizar directa ni indirectamente parte alguna del territorio de Colombia, desde Tumbes hasta el extremo del Istmo. Se incluye en este compromiso el negar su apoyo al Capitán General español Juan de la Cruz Mourgeon en su expedición contra puertos de Colombia. Por su parte, el Gobierno de Panamá se constituye en garante de la seguridad de las fragatas mientras estén surtas en el puerto contra buques de cualquier nacionalidad y en el caso de una ruptura "no se deberá dar a la vela en persecución hasta pasadas las veinticuatro horas de estilo y ordenanza".

El 16 de Febrero se firma un nuevo Convenio entre el Agente peruano en Guayaquil, Francisco Salazar, y el Comandante de las fuerzas navales españolas, acordándose que las fragatas PRUEBA y VENGANZA y corbeta ALEJANDRO, se entreguen en Guayaquil para ponerse a disposición del Gobierno del Perú. En compensación el Gobierno peruano se obliga a pagar los sueldos que adeuda España a las dotaciones de los tres buques desde su salida del Callao en Octubre de 1820, en el caso de las fragatas y desde la salida de Panamá en la expedición Mourgeon en el caso de la corbeta. Además el Gobierno se compromete a reconocer a favor de España 100.000 pesos "en el momento en que éste declare la independencia de América, sin que esta condición sea obligatoria". Se ofrece a los Oficiales que deseen quedarse en el Perú un ascenso en sus actuales grados y a los que deseen regresar a España su embarco en buques neutrales por cuenta del Gobierno. Se respeta la propiedad española a bordo de los buques, permitiéndose su desembarco. Finalmente, se concede "absoluta dispensación" por los sucesos anteriores a toda la dotación de la corbeta ALEJANDRO.

Al incorporarse a la Escuadra peruana, las fragatas PRUEBA y VENGANZA toman, respectivamente, los nombres de PROTECTOR y GUAYAS. Se elimina la amenaza al tráfico marítimo en toda la costa norte y el comercio se desenvuelve con relativa tranquilidad desde Callao a Centro América.

En Julio de 1822 el Capitán Crosby prepara y dirige una operación para la captura o destrucción de los buques que aún resisten en el Callao después de la Capitulación del Real Felipe. En esta acción se captura a la fragata armada RESOLUCION y fragatas mercantes SAN FERNANDO, GRAMPUS y MILAGRO y se incendian los buques MERCEDES y PIEDAD.

Por el Artículo 13º de la Capitulación de Ayacucho se permite "a los buques de guerra y mercantes españoles hacer víveres en los puertos del Perú por el término de seis meses después de la notificación de este Convenio, para habilitarse y salir del Mar Pacífico". El Artículo 14º señala que "se dará pasaporte a los buques de guerra y mercantes españoles para que puedan salir del Pacífico hasta puertos de Europa". Estos acuerdos condicionados a que los buques de guerra no cometan ningún acto hostil, no pudiendo tocar en Chiloé ni otro puerto de América ocupado por los españoles.

A comienzos de 1825 empieza la retirada de los españoles. El 3 de Enero zarpa de Quilca la fragata francesa HERNESTINE con el Virrey La Serna y principales Jefes españoles con rumbo a España, por la vía del Cabo de Hornos. Del mismo puerto, con destino a las islas Filipinas, zarpan el navío ASIA, bergantín CONSTANTE y fragata CLARINGTON. En la isla de Guam, donde se recala para hacer víveres, se sublevan el ASIA y el CONSTANTE y luego de incenciar al CLARINGTON, toman la ruta de México donde se entregan a las autoridades.

Los bergantines ICA y PEZUELA se dirigen a España y el bergantín AQUILES a puertos de Chile. Los transportes TRINIDAD y REAL FELIPE se dirigen a Chiloé, último reducto español. Otros buques utilizados en esta retirada son las fragatas DUNFRIS, LUISA y MAGALLANES de los puertos de Pisco y Chorrillos.

En la segunda Capitulación del Real Felipe, 22 de Enero de 1826, Bolívar concede una amnistía general y permite a los españoles restituirse a la Península. Este retorno tiene lugar en la fragata de S.M.B. BRITON.

Otro suceso de importancia en el curso de la guerra de independencia y que toca aspectos de la actividad naviera, se encuentra en el TRATADO DE UNION, LIGA Y CONFEDERACION PERPETUA firmado entre Perú y Colombia el 16 de Junio de 1822, por sus representantes el Ministro Mon-

teagudo y el Plenipotenciario colombiano Joaquín Mosquera. Este tratado fue complementado por otro adicional de 6 de julio del mismo año, y ambos aprobados por el Congreso Constituyente en Octubre de 1823.

El primer tratado es de alianza para sostener "con su influjo y fuerzas marítimas y terrestres, en cuanto lo permitan las circunstancias, su independencia de la nación española y de cualquier otra dominación extranjera".

En este documento se incluyen determinadas cláusulas relacionadas con el intercambio comercial marítimo. Se reconoce la doble nacionalidad de los ciudadanos de uno y otro país en cuanto a la completa libertad en la entrada y salida de sus buques en los puertos habilitados para el comercio, sin abonar más derechos de importación, exportación, de anclaje y toneladas que los que se aplican a los nacionales. Se conviene en prestar toda clase de auxilio a los buques de guerra y mercantes de uno y otro país, en caso de accidentes, siniestros y averías.

El segundo tratado tiene por objeto prevenir para una futura reunión de los representantes de los países iberoamericanos, en Panamá con el fin de "cimentar del modo más sólido y estable las relaciones íntimas que deben existir entre todos y cada uno de ellos y que les sirva de consejo en los grandes conflictos, de punto de contacto en los peligros comunes, de fiel intérprete de sus tratados públicos cuando ocurran dificultades y de conciliador en sus disputas y diferencias". (3)

EL REGLAMENTO PROVISIONAL DE COMERCIO DE 1821 Y EL REGLAMENTO DE COMERCIO DE 1826.

El primer dispositivo en la República sobre el intercambio comercial y marina mercante se encuentra en el "Reglamento Provisional de Comercio" promulgado por San Martín el 28 de Setiembre de 1821.

Este Reglamento cambia fundamentalmente la orientación del sistema hasta entonces vigente y constituye la derogatoria del "Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias", dispuesto en 1778 en el reinado de Carlos III.

El nuevo Reglamento entra en vigencia cuando el Gobierno debe atender simultáneamente las operaciones de guerra y la organización del país, sin aduanas ni rentas fiscales, partes importantes del territorio ocupadas por las fuerzas realistas, con inseguridad en las comunicaciones marítimas y terrestres, con absoluta carencia de bienes de consumo, la agricultura, minería y comercio en plena decadencia. Pese a tan adversas circunstancias, el "Reglamento Provisional" significa el primer ordenamiento de las zonas liberadas.

La habilitación de los puertos, como es obvio, se limita a los Departamentos libres, declarándose como puertos mayores al Callao y Huanchaco, a los que se agrega Paita conforme a un decreto de 7 de Junio de 1823, en los que se permite la libre entrada a todo buque amigo o neutral procedente de Europa, Asia, Africa o América.

Para los efectos del cabotaje se habilitan como puertos menores los de Paita, Huacho y Pisco, limitados al trasporte de producciones locales, quedando prohibida la internación de artículos extranjeros. En Octubre del mismo año se amplía en esta relación, para el mismo tráfico, los puertos de Nazca, Cañete y Pacasmayo.

El cabotaje queda reservado a los buques y ciudadanos peruanos "mas si por las presentes circunstancias no fuera posible llenar este objeto tan interesante al fomento de la marina mercante y militar del Perú, concederá el Gobierno las licencias que crea conveniente bajo la precisa condición de que todo buque extranjero que hiciere aquel comercio, la mitad de la tripulación deberá componerse indispensablemente de hijos de este país, y de una tercera parte de los mismos la de los barcos que se empleen en el comercio expresado y que tengan pabellón de los Estados de Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia".

El Reglamento dispone que los Capitanes de los buques deben entregar en el plazo de 10 horas desde su arribo, el Manifiesto de Carga en el idioma del país de matrícula, documento que debe ser traducido por el representante del Gobierno "en el preciso término" de 48 horas para iniciar la descarga "si le acomoda", en caso contrario, el buque debe darse a la vela dentro de los seis días contados desde la fecha de su arribo. El consignatario de la carga debe ser obligatoriamente ciudadano peruano.

Los derechos de importación se fijan conforme a la nacionalidad de los cascos. Si la importación se realiza en buques peruanos, se aplica el 16 o/o ad-valorem conforme a los precios corrientes de plaza; si se realiza en buques de Chile, Río de la Plata y Colombia, satisfacen como único derecho 18 o/o y, finalmente, si la importación se cumple en buques "extranjeros", la tasa es de 20 o/o. En todos los casos una parte de los derechos constituye ingreso para el Tribunal del Consulado.

En la exportación se fija 5 o/o de derechos para la plata sellada y 2 1/2 o/o para el oro, cualquiera sea la nacionalidad de los buques. Para las demás producciones se abona el 3 o/o en buques peruanos; 3 1/2 o/o en buques de Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia; y si la exportación se realiza en buques "extranjeros", se abona el 4 o/o ad-valorem.

En la importación, los productos que perjudican a la industria del país

(ropas, cueros, zapatos, lampas, herraduras, velas, pólvoras, etc.) se obligan a pagar el duplo de la tarifa antes señalada.

Quedan abolidas las aduanas interiores y se permite el tránsito, sin Guías de Aduana, de toda clase de artículos.

El 18 de Octubre de 1821 se promulga el Reglamento adicional para "completar su giro el del marítimo en este Océano Pacífico y el del interior de sus Provincias". Este Reglamento es una ampliación del anterior, regulando el comercio con los puertos de Chile, Guayaquil, Realejo, Sonsonate, etc.

Se fija en detalle los derechos ad-valorem que corresponde en la importación y exportación, incluyéndose en los mismos el porcentaje que corresponde al Tribunal del Consulado.

Se distinguen áreas geográficas para el cobro de los derechos. Así se menciona como puertos de procedencia o de destino, según se trate de importación o exportación, los de Montevideo y Buenos Aires; los de Chiloé, Valdivia, Concepción, Valparaíso, Coquimbo y Huasco; los de Guayaquil, Realejo y Sonsonate; los puertos intermedios de Cobija, Iquique, Arica, Ilo y Mollendo; los de Nazca, Pisco, Chincha y Cañete; y, finalmente, los de Chancay, Huacho, Huarmey, Santa, Huanchaco, Pacasmayo y Paita.

Los derechos que se aplican son diferentes según se trate de buques "extranjeros" o buques del "estado", comprendiéndose entre estos últimos a los buques de los gobiernos libres "con quienes confinamos al Norte y al Sur", ya que "identificados en la defensa común de nuestra amada independencia, debemos estarlo en los intereses que nos ministren los medios de sostenerla; y con ánimo generoso entablar un canje mutuo que por la equidad de las exacciones parezca que es un solo país el que trafica en los diversos puntos de la costa".

Para emplear una terminología actual, se consideran extranjeros los buques extra-zonales, en tanto que caen bajo la denominación de "buques del estado" los de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Chile y Colombia, esta última integrada por Ecuador, Venezuela y Centro América.

Es así cómo el Protector José de San Martín se constituye en el precursor de la integración marítima hispano-americana.

En el curso de los meses siguientes, conforme a las circunstancias de la guerra, se modifican las disposiciones del Reglamento Provisional y del Reglamento adicional. En 1822 la Capital sufre una gran carestía de víveres, por tal motivo se autoriza la importación por el Callao, en buques de

cualquier nacionalidad, de trigo, harina, arroz, carnes saladas, etc., sin abonar otros derechos que los que corresponden a los buques de cabotaje. Esta disposición se reglamenta mediante el decreto de 28 de Mayo de 1822, en la siguiente forma:

— Los propietarios o consignatarios de buques reciben el mismo tratamiento, en cuanto a privilegios y cargas, que los buques nacionales.

— Los buques extranjeros pueden ser destinados al servicio del Estado y en caso de que rehusen aceptar este servicio, se les prohibe el ejercicio del comercio en el litoral nacional, debiendo devolver en el plazo de 8 días las licencias otorgadas. (4)

— La autorización se limita a los puertos liberados.

En esta época todo el abastecimiento de trigo provenía de Chile y este hecho motiva la disposición de 1o. de Junio, por la que el comercio entre ambos países queda liberado de todo trámite. El decreto menciona que "en adelante todo buque que zarpe de estos puertos independientes para los de Chile, abra cabeza de registro, corra sus pólizas y lo cierre con iguales formalidades que se observan para el comercio de cabotaje".

En igual forma se dispone que en la Adminitración General de la Aduana de Lima y de Trujillo "no se admita por ninguno de los puertos mayores por donde se hace el comercio, cargamento de Chile que no venga con registro cerrado de aquel Estado, so pena de incurrir en comiso".

Los derechos de "anclaje" fueron establecidos el 31 de Diciembre de 1821, atendiendo a una recomendación del Tribunal del Consulado. Este cobro se regula según el porte del buque, variando desde 4 1/2 hasta 10 pesos. Se asigna al Capitán de Puerto la función de certificar el tonelaje de las naves. Con este documento, los Capitanes o Maestres de buque deben presentarse a la Administración del Tesoro satisfaciendo la cantidad que corresponda. Luego el interesado debe ocurrir a la Dirección General de Marina para obtener la licencia de zarpe. En la práctica, este farragoso trámite, no impedía que los buques zarparan sin el correspondiente permiso.

El derecho de "toneladas" se aplica únicamente a los buques que efectúan operaciones de carga o descarga. La tarifa aprobada es de dos reales por tonelada de registro para los buques nacionales y de cuatro reales para los buques extranjeros.

En la Memoria del Ministro de Hacienda Hipólito Unanue ante el primer Congreso Constituyente de 1822, expone la situación del comercio marítimo en los siguientes términos:

"La conquista de la Plaza de la Independencia abrió con el puerto del Callao el hito del comercio marítimo. Mucho ofrecía la concurrencia de buques que aportaron a la voz de la fama de Lima, pero como el enemigo siguió ocupando nuestras mejores provincias y minerales, abastecida la Capital, presto minoraron los recursos que de allí debían esperarse".

El "Estatuto Provisional de Gobierno" de 8 de Octubre de 1821, dictado por San Martín para regir los Departamenos Libres hasta que se declare la independencia en todo el territorio nacional, establece dentro de las responsabilidades de su competencia, Artículo 5º de la 2da. Sección, arreglar "el comercio interior y exterior conforme a los principios liberales de que esencialmente depende la prosperidad del país".

Pese a esta declaración, muchas de las disposiciones de San Martín se inspiran en un proteccionismo cerrado. Así, se exige a los extranjeros para residir en el país jurar la independencia y obtener carta de ciudadanía; se les prohibe el comercio al por menor y menudeo; se obliga a los armadores extranjeros a nombrar consignatarios que obligatoriamente deben ser peruanos; se establecen derechos de aduana conforme a la procedencia y nacionalidad de los Cascos. Se añade a estas medidas la insólita exigencia de que los buques extranjeros, autorizados para prestar servicios de cabotaje, deben llevar el 50 o/o de la tripulación de peruanos y el caso de buques de Chile, Colombia y Provincias Unidas del Río de la Plata, esta exigencia es del 33 o/o.

En el Gobierno de Bolívar, Junio de 1824, se dispone el aumento de los derechos de aduana, manteniendo diferencias en cuanto a la nacionalidad y procedencia de los buques en la forma establecida en el "Reglamento Provisional".

En la importación se señala el 20 o/o ad-valorem en buques nacionales, 25 o/o en buques con pabellón de Chile, Colombia y Provincias Unidas del Río de la Plata y 35 o/o para los buques "extra-zonales", aplicándose el valor que se "diese a la factura a precios corrientes de plaza".

En la importación de artículos similares a los de producción nacional, se aplican derechos de 35, 40 y 45 o/o ad-valorem, conforme a la nacionalidad de los buques en la clasificación antes señalada.

En la exportación de oro acuñado se fija como único derecho 3.5 o/o cualquiera sea la nacionalidad de los buques.

Como es de suponerse, la presión de los acontecimientos supera todo planteamiento doctrinario relacionado con la protección de la industria nacional apenas existente o el desarrollo de la marina mercante en proceso de desmantelamiento.

El frecuente aumento en los derechos aduaneros responde en mayor grado a la urgencia de acopiar fondos para atender las necesidades de la guerra y no por otras consideraciones.

En Junio de 1826 se dicta un nuevo "Reglamento de Comercio" por la Secretaría de Hacienda a cargo de José Larrea y Loredo, que entra en vigencia desde el 1o. de Enero del siguiente año.

El nuevo dispositivo es mucho más coherente y práctico en relación con la época. En la parte considerativa de este decreto de Bolívar menciona que "el comercio como una de las primeras fuentes de la prosperidad y riqueza de los Estados, debe animarse por leyes protectoras y benéficas, de manera que la libertad que se le concede, o restricciones a que se le sujete, sean los medios más eficaces en promover el fomento de la industria nacional en todos sus ramos y de adelantar al mismo tiempo los ingresos del erario público, bajo las bases más liberales."

El Reglamento comprende las siguientes Secciones:

- Comercio extranjero.
- Derechos de importación extranjera.
- Libertad de derechos en la importación.
- Reembarques y trasbordos.
- Exportación.
- Comercio de Cabotaje
- Comercio de tierra.
- Prevenciones.

En materia de puertos y administraciones principales de aduana para el comercio exterior, se mencionan los de Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita. Para el cabotaje, además de los anteriores, los puertos de Ilo, Nazca, Pisco, Casma y Pacasmayo, a los que se agrega San José por decreto de 26 de Setiembre de 1826. Para el comercio fronterizo con Bolivia se designa el Desaguadero y con Colombia el de Tumbes.

Una de las modificaciones más importantes del Reglamento es la de nivelar a los buques nacionales y extranjeros en el pago de derechos de importación, abonando como único derecho el 30 o/o ad-valorem, haciendo notar que para "la exacción de los indicados derechos, dos comerciantes de notoria inteligencia y probidad y dos empleados de aduanas, nombrados por el Ministerio de Hacienda, formarán a su presencia, cada seis meses, un arancel ajustado a los valores ajustados a la plaza."

Esta disposición no afecta al comercio entre puertos americanos de producciones americanas en que queda vigente la escala de derechos del Reglamento Provisional.

Los artículos similares a los de producción nacional "como perjudiciales a la agricultura e industria del Estado", tales como aguardientes, jabones, ropa, zapatos, pólvora, salitre, azúcar, tabaco, telas toscas, aceites, sillas de montar, cueros, muebles, coches, calesas, etc., abonan como derechos de importación el 80 o/o ad-valorem.

Se libera de derechos de importación el oro, plata, azogues, instrumentos de labranza y explotación de minas, instrumentos para la ciencia y cirugía, toda clase de máquinas, imprentas, libros, lino, cáñamo y otros.

En la importación se exige a los Capitanes o Sobrecargos entregar en el plazo de 24 horas el Manifiesto por Mayor, jurado y firmado, de toda la carga de a bordo. En caso de no hacerlo, se obliga al Capitán a dar la vela "para otro punto sin excusa alguna."

El Manifiesto por Menor debe ser presentado a las 48 horas por el propietario o consignatario de la carga y sólo después de cumplido este requisito se permite el despacho.

Los reembarques quedan sujetos al pago del 2 o/o como derechos de tránsito y los trasbordos, que sólo se permiten en casos de fuerza mayor, abonan el 1 o/o por el mismo concepto.

La exportación de oro y plata sellada queda afecta al 5 y 2 o/o de derechos, respectivamente, cualquiera que sea la nacionalidad del buque, no permitiéndose la salida de oro en tejos o polvo y de plata en piña o barras, bajo pena de comiso.

Las demás producciones naturales o industriales quedan afectas al 4 o/o ad-valorem si la exportación se realiza en buques extranjeros y libre de todo derecho en buques nacionales.

Corresponde a las Aduanas la recaudación de todos los derechos, incluyendo los de anclaje, muellaje, almacenaje, Consulado, además de las multas, comisos y papel de aduanas. Se reserva a las Capitanías el cobro de los derechos de visita de fondeo y policía.

El comercio de cabotaje queda reservado a los buques nacionales, pudiéndose otorgar permisos a las naves extranjeras, hasta por el término de un año, previa "audiencia de la Comandancia General de Marina, Aduana y Consulado".

La nacionalidad de los buques se determina por el título de propiedad en caso de los ciudadanos del país, los mismos que deben ser registrados, con las formalidades legales, en la Comandancia de Marina y en el Consulado.

Como uno de los requisitos de inscripción se menciona que no menos de la mitad de la dotación de tripulantes debe ser de peruanos.

El Reglamento menciona que la adquisición o transferencia de buques, tanto nacionales como extranjeros, que se realice en puertos peruanos por ciudadanos peruanos, queda liberada del pago de derechos.

Escasamente dos años después, en Junio de 1828, el Reglamento de comercio promulgado en el Gobierno de Bolívar, fue substancialmente modificado por la llamada "Ley de Prohibiciones".

EL COMERCIO ILICITO

En los últimos días del Virreinato, el contrabando llegó a tener enorme significación económica y aun política al extremo que el Virrey Pezuela se ve obligado a prohibir que los buques procedentes del norte recalaran en puertos intermedios entre Guayaquil y Callao, excepto en los casos de fuerza mayor y aun así, limitaba como puertos de arribo forzoso a los de Pacasmayo, Huanchaco, Santa, Barranca y Supe.

La represión de este comercio ilícito fue motivo de una de las primeras disposiciones de San Martín, en un decreto de 11 de Agosto de 1821, según el cual todo ciudadano que denuncie un contrabando recibirá "inmediatamente que esté calificado", la mitad de su importe, sin que jamás se descubra su nombre. Esta disposición fue ampliada el 27 de Diciembre del mismo año señalando que la "experiencia ha demostrado que es tanto más preciso imponer penas severas" a todo acto de contrabando y a este fin señala la pena de 5 años de presidio y confiscación de todos los bienes a aquel que hiciera contrabando por un valor mayor de 100 pesos y la expatriación perpetua al que teniendo conocimiento no denuncie un contrabando o tenga participación en el mismo. En el caso de los empleados del ramo de Hacienda a quienes se descubra algún fraude, cohecho "o la más leve infracción de sus deberes, comprobada que sea su mala fé, sufrirán irremisiblemente la pena de muerte".

Dentro de esta política se prohibe la tenencia en casa, de plata en piña o barras y oro en polvo o tejos, siendo obligatoria su entrega a la Casa de Moneda para su acuñación.

En el Gobierno de Bolívar se dictan nuevas normas, 18 de Marzo de 1824, no sólo para la represión del contrabando, sino también para prevenir otras formas de fraude en los derechos de exportación e importación. Así, se dispone la adjudicación total a todo aquél que denuncie artículos ilegalmente importados o exportados, cualquiera que sea su cantidad o valor, deduciendo unicamente los derechos que hubiera correspondido abonar conforme al arancel vigente.

En cuanto a los empleados de "Aduana, Resguardo, Capitanía de Puerto o cualquier otro destino de haciendas públicas que tomare parte en los fraudes que se cometen contra ella, bien sea interviniendo como principal, bien sea sabiendo el fraude o no delatándolo, quedará sujeto a la pena capital que se le aplicará irremisiblemente".

Esta drástica disposición fue reiterada por un nuevo decreto de Diciembre de 1825 y subsistió hasta el 11 de Agosto de 1826, en que se conmuta la pena capital por la de 10 años de destierro cuando se refiere a fraudes aduaneros y en cuanto a los empleados al servicio del Estado, se les aplica la expulsión del servicio, presidio y resarcimiento de daños, conforme a un nuevo decreto de Mayo de 1827. En esta última disposición se menciona que todo ciudadano tiene derecho a velar por la hacienda pública y que los defraudadores son enemigos capitales y que la delación, en este caso, lejos de degradar al que la hace, constituye una prueba "de su ardiente celo por el bien público."

Una de las características en el proceso inicial de evolución del comercio en la República, es la ingerencia británica en los asuntos internos de todo orden.

Esta intervención se realiza por los Comodoros británicos apoyados por una importante fuerza naval. En el segundo semestre de 1821 en la "Estación Naval del Callao" se encuentran las fragatas SUPERB, BLOSSON, DAUNTLESS, DORIS y corbetas ALACRITY, CONWAY y POLOSON, cuyo Comandante en Jefe, Comodoro Thomas H. Hardy, actúa de hecho como representante consular o agente diplomático en la protección del comercio e interes británico y en ciertas situaciones como intermediario entre súbditos de su nacionalidad y autoridades locales y aun entre patriotas y realistas. Tal ingerencia a menudo adquiría caracteres de rudeza, tal como el caso del Capitán Mackenzie cuando las autoridades detienen por contrabando a los bergantines NANCY y LIBONIA o en el caso de embargo de mercaderías de procedencia ilegal en las naves CATHERINE, ANA, OLIVE BRANCH, VIBORA y otras.

Estos desmanes obligan al Gobierno de San Martín a dictar el decreto de 17 de Octubre de 1821, mencionando que "los extranjeros quedan obligados y sujetos a las leyes del país y a las órdenes del Gobierno, sin tener derecho a reclamar la intervención de los Comandantes de los buques de guerra o Cónsules de las naciones a que pertenezcan, a no ser en el único caso en que por la ley de las naciones puedan hacerlo, cual es el de una abierta infracción a sus derechos".

Los navíos de guerra británicos eran frecuentemente utilizados para el trasporte de plata y oro por encargo de los comerciantes de esa nacionalidad, recibiendo los Comandantes una comisión.

En el informe sobre el comercio del Perú del Cónsul británico Charles Milner Ricketts a George Canning, Secretario de S.M.B. en Asuntos Exteriores, de fecha 27 de Diciembre de 1826, incluye el siguiente cuadro:

Cantidad calculada de metal en lingotes embarcados desde Lima en barcos de guerra británicos entre 1819 y 1825.

1819	BLOSSON	$ 3,000.000
1820	TYNE	3,000.000
1820	HYPERION	3,000.000
1821	ANDROMACHE	1,500.000
1821	SUBERB	3,000.000
1822	CREOLE	1,500.000
1822	CONWAY	3,000.000
1822	ALACRITY	1,500.000
1823	BLOSSON	2,700.000
1824	AURORA	2,500.000
1825	TARTER	1,200.000
1825	FLY	1,000.000
		$ 26,900.000

"Además de las sumas ya mencionadas, se enviaron considerables sumas durante esos años en los barcos norteamericanos MACEDONIAN, CONSTELATION y FRANKLIN, algún envío de lingotes se llevó en la corbeta DAUNTLESS a la India y algo fué consignado por naves mercantes inglesas y norteamericanas."

"Hasta inicios de 1822 las principales exportaciones de plata eran en dólares y a partir de entonces, la mitad se consignó en lingotes y en plata piña" (5)

En el marco de esta política, el 23 de Abril de 1822 la representación de las más importantes casas de comercio de Londres se dirigen al Consejo Privado del Rey solicitándole el establecimiento oficial de relaciones comerciales con las nuevas Repúblicas Sud Americanas y que se admita la bandera de éstos en el comercio marítimo británico.

Esta solicitud fue favorablemente resuelta y el 27 del mismo mes se autoriza la libre entrada en los puertos de Gran Bretaña a los buques de los países independientes de América del Sur. Si bien este hecho tenía significación política, su finalidad no era otra que la de afianzar su poderío económico y financiero, asegurando los nuevos mercados en beneficio propio a la vez que de frenar la influencia norteamericana. La presencia de buques peruanos

o de las nuevas Repúblicas en aguas europeas no pasaba de ser una utopía en esta época y el aparente gesto de liberalidad británica sólo encubría un propósito distinto.

EL PRIMER RECONOCIMIENTO DE LOS BUQUES MERCANTES PERUANOS

La primera disposición en la República para el reconocimiento de los buques mercantes nacionales, se encuentra en un decreto de San Martín, de 24 de Noviembre de 1821.

El dispositivo legal menciona que los propietarios de buques que deseen obtener "patentes de mercancía" deben sujetarse al siguiente procedimiento:

— Presentar los documentos de propiedad al Director General de Marina que debe extender la patente una vez substanciado el expediente.

— Registrar el o los propietarios del buque.

— El Capitán y las 2/3 partes de la tripulación deben ser naturales del país o de alguno de los Estados independientes de América.

— Registrar el origen del buque, su lugar de construcción y si se trata de un buque apresado o adquirido legalmente.

— Un Oficial Inspector examinará el buque y certificará "el largo, ancho y profundidad que tenga, el número de toneladas que pueda medir, la clase de buque, si es fragata, bergantín, goleta o lo que fuese y, en fin, describirá la configuración de su proa".

Cumplidos estos requisitos se extiende la "patente de mercancía en papel de sello mayor, pudiendo en virtud de ella navegar libremente bajo el pabellón del Perú y gozar de los privilegios que por las leyes y reglamentos del Gobierno están concedidos a los buques nacionales".

Conforme a un nuevo decreto del 10 de Abril de 1822, se señalan plazos perentorios para el reconocimiento de los buques, de 15 días a los propietarios o consignatarios de los buques que se encuentren en el Callao y de 4 meses en el caso de buques que se encuentren en puertos de la costa del Pacífico de los nuevos Estados independientes.

Cumplido el plazo señalado, se faculta a los Comandantes de los buques de guerra a efectuar el reconocimiento de "todos los buques mercantes del Estado" y en caso de que se encuentren buques que naveguen sin licencia y

respectiva patente, sean despachados al Callao, a cargo de un Oficial, para su juzgamiento conforme a Ordenanza.

El 31 de Mayo de 1822 se emite una disposición sobre el uso de la bandera que debe ser igual a la bandera nacional "con la diferencia de no llevar el sol encarnado en la lista del centro", salvo en el caso de que su equipaje o armamento sea por cuenta del Estado, debiendo entonces usar la bandera de guerra mientras dura el fletamento.

Se faculta a los Comandantes de buques de guerra, Cónsules y Agentes diplomáticos, cuiden de que ningún buque mercante nacional navegue con bandera supuesta no conforme a la patente de su armamento.

El 27 de Julio de 1825, en el Gobierno de Bolívar, se modifica una de las disposiciones sobre reconocimiento de buques en el sentido de que "el dueño del buque y su Capitán deberán ser precisamente ciudadanos del Perú y la mitad de su tripulación se compondrá de individuos de los Estados Independientes de la América del Sur".

Este decreto de Bolívar revela la situación del país en cuanto a la falta de "gente de mar" para completar las dotaciones de los buques.

Cuando en 1826 el Libertador Simón Bolívar es requerido por Francisco de Paula Santander y Pedro Briceño Méndez sobre personal naval, responde la "demanda de Uds. sobre marineros es impracticable por mil razones: primero, no los hay en toda la costa, ni extranjeros ni nacionales. El Perú no tiene comercio de cabotaje y los buques que navegan en el Pacífico son todos extranjeros que vienen con sus tripulaciones desde Europa y se los vuelven a llevar" (6). Esta es la realidad de entonces.

En el proceso de organización de la actividad naviera, en Noviembre de 1821 el Protector San Martín dispone que la Academia Naútica continúe funcionando con el mismo Director D. Eduardo Carrasco al que se le otorga la clase de Teniente 1o.

La primera Academia Náutica en el Virreinato fue creada en 1657, siguiendo a ésta la establecida en Lima en 1794 en el gobierno del Virrey Gil de Taboada, conforme a la Real Orden de 1791 y que inició sus actividades bajo la dirección del Capitán de Fragata y del Puerto del Callao Agustín Mendoza y Arguedas. Es a esta Academia a la que se refiere el Decreto de San Martín y que suspendió sus actividades como consecuencia de la guerra de liberación.

Por la época en que se dispone la reapertura de la Academia Naútica,

el Protector atendiendo una sugerencia del Director General de Marina, Luis de la Cruz, ordena que el Mayordomo de la Casa de Expósitos seleccione 10 ó 12 niños de 12 años de edad para aprender el arte del Pilotaje en la goleta MONTEZUMA, cedida a S.E. como General en Jefe del Ejército Libertador.

En la comunicación de Luis de la Cruz menciona que estos muchachos "se harán buenos marineros y con la dirección de los Pilotos aprenderán el arte de navegar con el auxilio de la práctica". (7)

La Academia Náutica, destinada originalmente a la formación de Pilotos mercantes, fue ampliada para la preparación de los Guardias Marinas de la Armada, quedando convertida en la Escuela Central de Marina.

Por un decreto refrendado por el Ministro Pedro Bermúdez, el 14 de Mayo de 1832, se dispone que la Escuela Central de Marina quede incorporada al Colegio Militar cuya creación se remonta al 30 de Enero de 1830. Este decreto de fusión significó un rudo golpe a la instrucción naval, militar y mercante, pues en 1834, a la iniciación del gobierno de Orbegoso, se destruyen sus instalaciones como consecuencia de disturbios políticos, quedando recesada la instrucción. De esa fecha transcurren seis años, hasta el 8 de Enero de 1840, en que se decreta el restablecimiento en la Capital de la República, de la Escuela Central de Marina.

EL TRIBUNAL DEL CONSULADO Y LA CAMARA DE COMERCIO DE LIMA.

En el Gobierno del Protectorado, 6 de Marzo de 1822, se derogan los tres primeros artículos de las Ordenanzas del Consulado de Lima "que establecen las armas y vocación de la Universidad de la Caridad, como se denomina en la cédula de erección" y el Tribunal del Consulado es reemplazado en sus funciones por la Cámara de Comercio de Lima, cambiándose la denominación de Prior por la de Presidente y la de los Cónsules por Vocales.

El Tribunal del Consulado fue creado inmediatamente después de la conquista, en el gobierno de Felipe II, el 15 de Junio de 1592 aunque sus actividades sólo comienzan en 1613. Su finalidad, organización y atribuciones se detallan en el Título 46, Libro 9o. de la Recopilación de Indias y en órdenes y cédulas posteriores.

El Tribunal del Consulado tenía una importancia extraordinaria para el cumplimiento de la política comercial y naviera durante el Virreinato, con doble jurisdicción, la gubernativa con autoridad sobre las diputaciones de comercio y comerciantes matriculados, y la contenciosa como Juez en las conciliaciones o escritos entre comerciantes.

Correspondía al Tribunal conocer y decidir privativamente las diferencias y litigios entre comerciantes, propietarios de fábricas, ventas, tratos mercantiles, quiebras, propietarios de buques, fletes, averías, seguros y, en general, todo lo relacionado con el comercio terrestre y marítimo, con exclusión de cualquier otra autoridad. Correspondía al Tribunal el Registro de los buques de cabotaje y la vigilancia en este tráfico.

La Cámara de Comercio de Lima continuó con las mismas funciones y atribuciones hasta el 29 de Noviembre de 1829, en que el Congreso restablece el Tribunal del Consulado, respetándose los títulos de Prior y Cónsules de las Ordenanzas de su creación.

Señala el nuevo decreto que el Tribunal observará las disposiciones que le dieron origen "en todo lo que no se oponga a la Constitución, a los Reglamentos de justicia y a los que prescribe la ley".

El cargo de Prior dura un año y el de los Cónsules dos años, debiendo, en todo caso, tratarse de comerciantes al por mayor. Los cargos se confieren por elección para lo cual el Prior debe nombrar 30 comerciantes electores, los que eligen un nuevo Prior y un Cónsul porque el segundo Cónsul de la elección anterior, pasa a ocupar el puesto de primer Cónsul.

Para atender los sueldos y gastos del Tribunal se asigna el derecho denominado de ordenanza "reducido al 1 o/o sobre importaciones, corriendo su recaudo a las Tesorerías de Aduana por la que se harán los pagos ordenados por el Tribunal".

Por una disposición aclaratoria del 2 de Enero de 1830, el mencionado 1 o/o sólo se aplica a las mercaderías extranjeras procedentes de Europa, Asia y Estados Unidos y "de ninguna manera a las producciones naturales del país de que se hace referencia el artículo 52º del actual Reglamento de Comercio", esto es, de producciones hispano-americanas. Tampoco se incluye en la mencionada tasa la importación de azogues, libros, herramientas y máquinas para la agricultura y trigos y harinas de cualquier procedencia.

Posteriormente, el 12 de Octubre de 1831, se reitera la vigencia de la Real Orden del 10 de Mayo de 1817 y del 4 de Setiembre de 1818, por la que la jurisdicción del Tribunal se extiende a las personas que gozan de fuero militar de guerra y marina cuando son comerciantes o tienen algún negocio, cualquiera que sea la calidad de las personas nacionales o extranjeras.

Con una importancia labor por sus funciones y responsabilidades, el Tribunal del Consulado nunca llegó a recuperar el prestigio y autoridad que tuvo durante la Colonia. En los años sucesivos fue motivo de cambios en su organización, hasta que el 20 de Octubre de 1886, en el Gobierno de Cáceres, el Congreso decreta su supresión, así como las Diputaciones de Comercio

de los Departamentos, disponiendo que los Jueces del fuero común conozcan los juicios privativos de comercio, conforme al Código de la materia y leyes especiales.

LA REGLAMENTACION DE LA PESCA Y SU FOMENTO

La primera afirmación en la República sobre el derecho inherente al mar territorial, se encuentra en una resolución dada por San Martín el 10 de Mayo de 1822, llamada "Reglamentación de la Pesca y su Fomento" por la cual esta actividad se reserva en forma exclusiva en nuestro litoral a los "individuos naturales del Estado".

Para el ejercicio de la pesca, además de la exigencia de nacionalidad, se señala la obligación de inscribirse o matricularse en la Capitanía de Puerto, bajo cuya jurisdicción se encuentra, debiendo manifestar al tiempo de solicitar la correspondiente autorización, "el nombre de arraéz, el de la embarcación y el número de individuos de que consta su esquifazón".

Para el fomento de esta actividad se concede a las embarcaciones que no pasen de 20 toneladas de arqueo, franquicia en los derechos de ancoraje y limpia de puerto, así como la liberación de todo derecho en el internamiento de los productos de la pesca, tales como espermas, aceite, pieles y cueros. Estos permisos debían renovarse cada dos meses sin gravamen alguno.

El 6 de Setiembre de 1833, encontrándose a cargo del Poder Ejecutivo D. José Braulio de Camporrendondo, se da un nuevo decreto por el que se prohibe absolutamente a los extranjeros la pesca de cetáceos y anfibios en las playas e islas del país, calificándose de contrabandistas a los Capitanes de buques no nacionales que quebranten este mandato. Tal disposición constituye una reiteración y ampliación del "Reglamento de Pesca y su Fomento" de 1822, y estaba destinado a restringir la actividad depredatoria de ciudadanos americanos en las islas Lobos de Afuera y Lobos de Tierra, donde concurrían desde mucho antes, sin objeciones por parte de las autoridades, dedicados a la caza de ballenas y lobos.

El decreto de Camporredondo menciona que los nacionales que se dediquen a esta actividad, deben recabar previamente un permiso de la Capitanía de Puerto en el área de su actividad, que a su vez está obligada a informar de tales permisos "a la autoridad superior del Departamento, Comandancia General de Marina y Jefes de Aduana de la costa".

En 1833 la flota americana que operaba en esta actividad, teniendo al Callao y Tumbes como base de operaciones, llegaba al considerable número de 35 fragatas balleneras y en 1834, aun después del decreto de Camporredondo, se encuentran operando 25 fragatas americanas y 2 británicas. (8).

A raíz del decreto de prohibición de pesca en el litoral, el Encargado de Negocios de los EE.UU. en Lima envía una Nota al Ministro de RR.EE. en la que, sin negar formalmente el derecho del Perú, expresa que tal disposición es poco amigable, añadiendo que "las innumerables caletas, bahías y puertos del Perú, daban campo para que todas éstas sigan esta inocente ocupación con ventajas conocidas; que la pesca de la especie cetácea no se hacía en las playas, sino en el Océano, a veces quizá a corta distancia de ellas". Terminaba la comunicación solicitando la reconsideración del decreto y que se permita a los ciudadanos americanos "continúen una ocupación que hace muchos años han seguido pacíficamente con ventaja propia y sin inferir perjuicio al Perú."

El decreto de Camporredondo que define la soberanía del país en sus costas e islas y de defensa de la riqueza ictiológica en el mar adyacente, fue frecuentemente burlado por la falta de medios para hacerlo cumplir. Sin embargo alguna reacción se registró al someterse a juicio en 1834 a los bugues ingleses goleta CAMPEADORA y bergantín HIBERNIA, y detenerse a los buques ADELINA, MORRO QUINTANA y CATALINA, sorprendidos en zonas prohibidas.

Por esta época aún no se explotaba el guano comercialmente, aunque la existencia del fertilizante en las Islas Lobos había sido divulgada en los Estados Unidos en 1832 en una publicación de los viajes del Capitán Morrel (9).

Varios años después, el Gobierno de Gamarra por decreto del 5 de Agosto de 1840 reitera disposiciones anteriores señalando que "la industria de la pesca de mar, en las costas de la República e islas adyacentes es exclusivamente permitida a los naturales del Estado" y que toda embarcación sorprendida en el límite de una legua de las puntas de los lugares prohibidos, caerá en comiso. Se autoriza a las Capitanías de Puerto, dentro de su jurisdicción, otorgar permisos de pesca a embarcaciones hasta de 10 toneladas, excediendo ese tonelaje o área de jurisdicción, la licencia corresponde a la Comandancia General de Marina.

Se llega al año 1959 y se modifica la exigencia de nacionalidad de las dotaciones de los pesqueros en el sentido de que deben ser, por lo menos, 1/3 de peruanos de nacimiento y 2/3 de naturalizados. Se exige que las embarcaciones lleven obligatoriamente a bordo la misma documentación que corresponde a los buques mercantes, bajo pena de comiso.

LAS JUNTAS LITORALES DE SANIDAD

El 1o. de Setiembre de 1826 se crea la "Junta Suprema de Sanidad" con sede en la Capital de la República, Juntas Superiores en las Capitales de

Departamento, Juntas Municipales en cada población importante y Juntas Litorales en los puertos y poblaciones marítimas. El decreto justifica esta organización por el hecho de "que la República carece en el día de leyes sanitarias, cuya importancia es reconocida por todas las naciones cultas."

Cada Junta Litoral se compone por el Comandante General de Marina, donde lo haya, el Capitán de Puerto, el Administrador de Aduana, un médico y un vecino propietario, casado y no comerciante.

Este tipo de administración sanitaria, la primera que se establece en la República para el control de las enfermedades trasmisibles y saneamiento de puertos, dispone que todo "buque procedente de los países en que se sepa se ha desarrollado la fiebre contagiosa llamada amarilla, deberá ponerse en facha a dos tiros de cañón del puerto para esperar la falúa de sanidad", debiendo esta embarcación ponerse a barlovento "y a la voz recibirá, bajo palabra de honor del Capitán, las noticias del puerto de donde viene, la tripulación y número de pasajeros que sacó y trae y las enfermedades que han padecido duante la navegación".

Si de la manifestación del Capitán se deduce que el personal de a bordo se encuentra sano y sin contagio, se examina el rol y patente de sanidad y se permite la entrada del buque a puerto.

En caso contrario el buque es sometido a fumigación, incominicado, no pudiendo entrar a puerto hasta concluída la cuarentena. Al personal se le interna en el lazareto ubicado en la isla de San Lorenzo, donde se dispone de dos secciones, una para alojamiento de tripulación y pasajeros, y otras para fumigación y ventilación de fardos.

A toda persona que visite un buque antes del control de sanidad se le aplica una multa de cien pesos y se le incomunica a juicio de la Junta.

Los fondos destinados a cubrir este servicio son provenientes de los "derechos de sanidad" que abonan los buques procedentes del extranjero ; de las multas impuestas por la policía sanitaria; de las patentes para la venta de medicamentos y drogas importados o nacionales; de los derechos provenientes por el registro de facturas de medicinas y de los aportes del Gobierno en casos graves de contagios en una población.

Los fondos, a disposición de la Junta Suprema de Sanidad, se emplean en las dietas eventuales y sueldos de la policía sanitaria, en la construcción y mantenimiento de los lazaretos, en las embarcaciones de sanidad, etc.

Por un decreto de 9 de Mayo de 1832 se fija la tarifa de 4 y 1/2 pesos por derechos de "visita de sanidad a todos los buques extranjeros, cual-

quiera que sea su procedencia, exonerándose de este pago a las naves nacionales, a las que se obliga a recibir la visita sanitaria, aunque sólo hagan servicio de cabotaje."

EL REGLAMENTO PARA REGIMEN Y GOBIERNO DE LOS RESGUARDOS

El "Reglamento para régimen y gobierno de los Resguardos del Puerto del Callao y de esta Capital", aprobado el 4 de Mayo de 1827, es el primer dispositivo legal en la República sobre Policía de Aduanas.

En términos generales, el Reglamento señala las funciones que corresponden al Cuerpo del Resguardo en los diversos aspectos del comercio marítimo, tales como el auxilio y protección de los comerciantes, en agilizar los medios de control para facilitar la expansión del comercio, el perseguir el contrabando y asegurar los derechos que legítimamente debe percibir el Estado.

Este Reglamento fue motivo de diversas ampliaciones con el curso de los años, hasta que en el Gobierno de Balta, Julio de 1869, se da el decreto de organización de este cuerpo, como dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio.

Las funciones y responsabilidades del Cuerpo del Resguardo se incluyen en los diversos Reglamentos de Aduanas. En el último cuarto del siglo pasado, se regían por tres dispositivos: el Reglamento de la Aduana del Callao, el Reglamento de las Aduanas del Norte de la República y el Reglamento de las Aduanas del Sur de la República.

LA MARINA MERCANTE NACIONAL AL TERMINO DE LA GUERRA DE LIBERACION

En la Memoria del Ministro de Hacienda D. José de Morales y Ugalde, 12 de Junio de 1827, se refiere a la condición en que quedó el país al término de la guerra de liberación, en los siguientes términos:

"Dislocada la hacienda por una guerra tenaz sostenida por la injusticia de nuestros enemigos y fomentada por la sangre de nuestros hermanos, era preciso que los canales de la abundancia se obstruyesen enteramente y se redujesen a la nada. El comercio, la industria, la agricultura y minería no se hacían sentir en esta mejor parte de la América Meridional después de un lustro de desolación y muerte. Los tiranos del Perú habían extendido el mal a todos los ramos y en todos los aspectos. Millares de hombres arrancados de sus hogares e incorporados en las filas de la opresión, hacían falta en los campos, en la marina, en los talleres y en las labores de nuestras productivas montañas; los ahorros que en la economía de tres siglos y en medio

JEw.º 2
JB.ª

Yº Juan Olioa — vecino de/ mayor Maestre que soy del Laud que Dios salve, nombrado S.ª Antonio que al presente está surto, y anclado en este Puerto, para con la buena ventura seguir el presente viage al de Cadiz Conozco haber recibido, y tengo cargado dentro del dicho Barco, debaxo de cubierta, de vos, Antonio Romani y Ytore de cuenta y riesgo de franco. feran y compa. d capellade, 2 Balay con noventa resmas papel medio flonet Jabrica del pais

Enxuto y bien acondicionado, y marcado como al margen, con lo qual prometo y me obligo, llevandome Dios en buen salvamento con dicho Barco, al referido Puerto, de entregar por vos, y en vuestro nombre, á Dn. y Dr. Antonio Puigarnau

pagandome de Flete 60 Ds por bala y 50 % d copa

y sus averias acostumbradas, y para asi cumplirlo, obligo mi persona, bienes, Barco, fletes, aparejos, y lo mejor parado de él. En fé de lo qual os dí 2 Conocimientos de un tenor, firmados de mi nombre por mí, ó por mi Escribano, de los quales uno cumplido, los otros no valgan.

Hecho en Barna 16 mayo d 1826

Antonio Romani y Ytore

Modelo de CONOCIMIENTO DE EMBARQUE utilizado en las primeras décadas del Siglo XIX.
Original proporcionado por el Sr. Capitán de Navío José Valdizán Garnio.

de zozobras habían reservado los peruanos, los perdieron a fuerza de exacciones las más violentas. Este era el estado de los pueblos que aún lloraban su esclavitud, a fines del 24; el de los que ya entonaban cánticos a la libertad no era menos triste, y aun me atrevo a asegurar era el más lastimoso."

La destrucción de la Marina Mercante era parte de este cuadro. Apenas diez años atrás constituía una de las mayores potencias navieras en el ámbito hispanoamericano, por su tonelaje, volumen en el intercambio comercial y extensión de sus servicios.

Conforme a la Matrícula en el Apostadero Naval del Callao, antes de la Declaración de Independencia la marina comercial superaba largamente las cuarenta mil toneladas de arqueo con una capacidad de porte bruto de 65 a 70 mil toneladas, considerando únicamente fragatas y bergantines.

En 1827 apenas si quedan buques mercantes. Más del 80 o/o de la flota, en gran proporción de peruanos, desaparece de nuestro mar. Un elevado número de buques fue hundido, incendiado o varado. Otros fueron a parar a Chile. Unos cuantos terminaban en Nueva España, Filipinas, Chiloé o logran llegar a la Península.

De 81 fragatas sólo quedan 5 y de 77 bergantines apenas quedan 32, a lo que hay que agregar que estas embarcaciones no son el resultado de un proceso normal de desarrollo, sino los restos de una prolongada y cruenta guerra (10).

NOTAS AL CAPITULO

(1) Cochrane deja el Callao y luego de una escala en Guayaquil sigue hasta México. De regreso hunde en las proximidades de la isla de Cocos un falucho de nombre RETALIATION de bandera peruana. Nuevamente en Guayaquil, Marzo de 1822, trata de apoderarse de la fragata VENGANZA y corbeta ALEJANDRO, ya incorporadas al Gobierno peruano. Llega al Callao el 25 de abril y se apodera de la goleta MONTEZUMA alegando que es propiedad del Gobierno de Chile.

Cochrane abandona el Callao el 10 de Mayo y a su llegada a Valparaíso el 13 de Junio de 1822, dirige una carta al gobierno de ese país en la que expresa:

"El poder naval en el Pacífico ha sucumbido y queda extinto, habiéndose sometido los siguientes buques a los incesantes esfuerzos de la escuadra de este Estado libre: PRUEBA de 50 cañones, ESMERALDA de 44, VENGANZA de 44, RESOLUCION de 34, PEZUELA de 18, POTRILLO de 16, PROSPERINA de 14, ARANZAZU, 17 lanchas

cañoneras; los buques armados AGUILA y BEGONIA; las embarcaciones que cerraban el puerto del Callao y muchos buques mercantes". (Memorias de Lord Cochrane, Conde de Dundonald - Librería Garnier Hnos. - Paris, 1863).

(2) Conforme a la Constitución de Bolívar, el Poder Ejecutivo se confía a un Presidente Vitalicio, un Vice-Presidente y cuatro Secretarios de Estado. El Poder Legislativo se divide en tres Cámaras, la de Tribunos elegidos por 4 años, la de Senadores por 8 años y la de Censores que son vitalicios. El Poder Judicial se elige por el Congreso a propuesta de los Colegios Electorales. Se crea el Poder Electoral.

(3) A mediados de 1826 tiene lugar la reunión del Congreso de Panamá con asistencia de representantes del Perú, México, Guatemala (que comprendía América Central) y Colombia que incluía Ecuador, Venezuela y Panamá, con la finalidad, conforme al pensamiento de Bolívar, de formar una Liga continental contra cualquier amenaza exterior, en particular de la que podría provenir de la Santa Alianza; de contemplar la situación de Cuba y Puerto Rico aún retenidos por España; y del reconocimiento de las nuevas Repúblicas por Estados Unidos y países de Europa.

De los Pactos aprobados el más importante fue el de Unión, Liga y Confederación Perpetua por el que se obligaban las partes a sostener defensiva y ofensivamente su soberanía e independencia. Otros acuerdos se refieren a la abolición del tráfico de esclavos de Africa; a la contribución que debían prestar cada una de las Repúblicas a la defensa común, asignándose al Perú la tarea de vigilancia de las costas del Pacífico; etc.

(4) Esta disposición de San Martín parece una aplicación del Derecho de Angaria. Este Derecho, cuyo origen se remonta a la Edad Media, es el que asiste a un beligerante para en caso de necesidad extrema, requisar, utilizar y aun destruir los bienes pertenecientes a neutrales en territorio beligerante, abonando una indemnización.

Una de sus formas es el empleo de buques mercantes neutrales en operaciones de trasporte. Durante la I Guerra Mundial, tanto los EE.UU. como Inglaterra aplicaron el sistema, aunque sin obligar a los tripulantes de los buques requisados a prestar servicios.

En teoría la propiedad neutral debe ser invulnerable en todo conflicto, pero se explica que en un caso de necesidad absoluta por razón de conservación o defensa, el Estado relegue a un segundo plano la observancia de la justicia en razón de esa necesidad.

(5) BONILLA, Heraclio . . . . **Gran Bretaña y el Perú** (1826-1919) - Informes de los Cónsules Británicos - Publicación del Instituto de Estudios Peruanos - Editorial Gráfica Pacific Press S.A.- Lima, Mayo 1975.

(6) DE LA PUENTE, José A. . . . **La Independencia** 1740 - 1826 - En la "Historia Marítima del Perú" - Vol. II.

(7) ELIAS MURGUIA, Julio J. . . . **Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú"** - Vol. II.

(8) Procesando la información sobre entradas y salidas de buques del Callao en los diarios de la época, "El Telégrafo de Lima", "Mercurio Peruano", "Gaceta Mercantil" y "El Genio del Rímac", así como en algunos Partes Diarios de la Capitanía de Puerto (Archivo del Ministerio de Hacienda), se encuentran las siguientes fragatas balleneras operando en nuestras costas:

En 1833 - Fragatas americanas:

AUGUSTO
BALINA
BARCLAY
BURNETT
CATALINA
CLARKSON
COLUMBUS
CONSTITUTION
CORINTHIAN
CYRUS
EUFRATES
FRANKLIN
GIDEON
GOLCONDA
HECTOR
HOSOLAND
IRIS
ISAAC HOSMOLD
JOHN HOWLAND
LEONIDAS
LOGAN
MAGNET
MARIA
NEWMIES
OCTAVIO
OMEGA
OREGON
POCAHONTAS
ROBERT EDWARDS
RAJAH
SWIFT
STANTON
TRIDENT
VERMONT
WASHINGTON

En 1834 - Fragatas americanas:

AMERICA
ABIGAIL
BALINA
CONGRESS
ENEAS
EUFRATES
FORTUNE
FRANCIS
FABRILLA
GOLCONDA
HECTOR
HYASPES
ISABELA
INDEPENDENCE
JUNO
MERRIMAC
MIDAS
OMEGA
ROBERT EDWARDS
ROGER WILLIAMS
ROSCOE
STEPHANIE
TRIDENT
ONEIDA
VERMONT

Fragatas británicas:

CHARLES
OFFEY

(9) ELIAS MURGUIA, Julio J. . . . Obra citada - Vol. I

(10) A falta de un Registro oficial que muestre lo que constituía la Marina Mercante nacional al término de la guerra de liberación, se ha recurrido a los "Documentos Oficiales de la República - Expedientes sobre Salida de Buques del Callao" (Archivo Nacional) para determinar los que operaban con bandera nacional.

Con esta aclaración pretendemos que la flota mercante nacional en 1827, al quedar liberado el país de tropas extranjeras, disponía de los siguientes buques que, con respecto a años anteriores a 1821, han cambiado de nombre y variado de dominio.

Fragatas	T.R.	Propietario
BELLA QUITEÑA	199	...
CERES	300	Paulino Acevedo
JOVEN CORINA	399	Juan A. Díaz
LIBERTAD	237	Bernardo Figuerola
MONTEAGUDO	644	Del Estado
Bergantines		
ALCANCE REPUBLICADO	217	Manuel Loro
BLANCO	164	Pedro García
CATALINA	208	José de Villar
CONFIANZA	233	Felipe Revoredo
CONSTANTE	141	José Pimentel
CORA	197	Melchor Sevilla
DRAGON	194	Diego Goldie
ELIZA	156	Luis Rodríguez
ELENA	155	T. Guthrie
FLOR DEL MAR	196	J. Landaburo
FORTUNA	160	Pedro A. Zender
GENERAL LA MAR	160	José Cayetano Luna
GENERAL SUCRE	215	Pedro Barrios
GUADALUPE	169	J. Montespada
HUASCAR	249	Melchor Sevilla
HERMOSA MANUELA	176	José Noriega
INDUSTRIA	180	Manuel de la Llosa
INDEPENDENCIA	147	Joaquín Fernández
JOVEN ANDRES	157	Francisco Henríquez
JOVEN FERMINA	227	Hipólito Bouchard
JOVEN TERESA	287	Santiago Cánepa
JUANA	135	Vda. de Uristondo
LEONORA	197	Melchor Sevilla

PRIMER AYACUCHO	255	Francisco de la Melena
PILAR	121	Pablo de La Torre
PIZARRO	141	Manuel Pardiñas
RIMAC	123	Juan Robins
RAPIDO	150	Del Estado
SEGUNDO AYACUCHO	196	A. Brindeau
SAN RAFAEL	200	Cayetano Bacareza
SANTA CRUZ	261	Eduardo Marcel
SOLEDAD	207	Fco. Alvarez Calderón

Goletas

AMISTAD	80	José María Vásquez
AYACUCHO	56	Juan Mac Lean
AVISPA	98	Angel Echaiz
AURORA	95	Esteban Pérez
BELLA CARMEN	111	Francisco de la Melena
BOLIVIA	78	José Andray
CAUPOLICAN	137	Gibbs, Crowley & Moens
ESTRELLA	133	Antonio Giulfo
HEROINA	65	Pedro Franco
MERCEDES	95	Francisco Elizalde
N. SRA. DE LOS ANGELES	80	. . .
OLMEDO	123	Guillermo Robinet
ROSITA	154	Manuel Sánchez
SACRAMENTO	80	Manuel de la Trinidad
SERAFIN	70	M. de Aguirre
SIRENA	80	. . .
TIPUANI	115	Fabián Gómez
VICTORIA	105	José M. Carrera

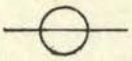
Pailebots

CARMEN	58	Agustín Zubiaga
DILIGENCIA	45	Tomás Lopategui
DOLORES	39	Tomás de Cabieses
GUADALUPE	71	. . .
GUAYAS	41	Felipe Alvarado
HALCON	47	Gibbs, Crowley & Moens
ISABEL	46	Juan MacLean
JOVEN CELEDONIA	65	. . .
SAN ANTONIO	48	Javier Aguirre
SAN VICENTE	45	Miguel Pizarro

Resumen:

5	fragatas	1.779 T.R.	356 T.R. promedio
32	bergantines	5.704	178
18	goletas	1.755	97
10	pailebots	505	50
		9.743 T.R.	

Esta modesta flota que apenas llega al 20 o/o de lo que constituía la Marina Mercante en los años finales del Virreinato, es el punto de partida de la actividad naviera nacional a la iniciación de la República.



CAPITULO III

1827 – 1841

De José de La Mar a Agustín Gamarra - Las causas de la guerra de Chile a la Confederación - La interdicción al tráfico comercial chileno - Las regulaciones del comercio exterior entre 1827 y 1841 - La represión del contrabando - El proyecto de William Radcliffe para el establecimiento de un servicio de navegación a vapor - El "Telica", primer buque a vapor en el litoral - La concesión a William Wheelwright - La construcción del muelle del Callao - Los proyectos de Sebastián Martins y Marcelino Pereyra para la navegación fluvial a vapor - Los Tratados de Comercio con Bolivia, Ecuador y México - El relevamiento del litoral por la expedición de Fitz Roy - La "Compañía de Asia" El restablecimiento de la Escuela Central de Marina - Disposiciones sobre la "gente de mar" y propiedad de los buques mercantes - El Reglamento de Policía de los Puertos - Las Milicias Navales en la República.

CAPITULO III

1827 – 1841

DE JOSE DE LA MAR A AGUSTIN GAMARRA

Al poco tiempo de asumir la Presidencia de la República el General José de La Mar, 22 de Agosto de 1827, se presentan dos situaciones importantes en el aspecto de las relaciones exteriores que conducen a las guerras con Bolivia y Colombia. Así se inicia el período más convulsionado de la República.

Un decreto del Congreso de fecha 1o. de Octubre, autoriza al Poder Ejecutivo a entrar en relaciones con la República de Bolivia "luego que esté libre de la intervención armada extranjera y tenga un gobierno nacional propio", refiriéndose a la presencia en ese país de tropas colombianas y del General Sucre, a quien se atribuía intenciones para la desmembración de los Departamentos del Sur y la formación de una República que se federase a Bolivia.

Otra ley del Congreso dispone que el Poder Ejecutivo reclame sin demora a los Gobiernos de Colombia y Bolivia, la repatriación de los peruanos enrolados contra su voluntad y enviados por Bolívar a dichos países.

El 30 de Abril de 1828 el General Agustín Gamarra cruza el Desaguadero e invade Bolivia, imponiendo el Tratado de Piquiza el 6 de Julio. Por este Tratado se acuerda el retiro de las tropas colombianas; la reunión de un Congreso en Chuquisaca para admitir la dimisión de Sucre; la instalación de la Asamblea Nacional para la elección de Presidente; la preparación de una nueva Constitución en reemplazo de la Constitución Vitalicia; la devolución de los peruanos enrolados en el ejército de Bolivia y la permanencia de tropas peruanas hasta la instalación del Congreso.

El Congreso boliviano se reúne el 3 de Agosto al que entrega Sucre su mensaje de despedida y luego abandona Bolivia, a comienzos de Setiembre, embarcándose en la fragata PORCOSPIN en el Puerto de Cobija o Puerto La Mar. (1)

En Junio de 1827 el Gobierno expulsa al Encargado de Negocios colombiano, Cristóbal de Armero, "por su ingerencia en los negocios del Perú". Para encontrar una solución a las diferencias entre ambos países, el Gobierno envía a Bogotá a D. José Villa como Ministro Plenipotenciario que recibe, en respuesta a sus gestiones, una Nota del Ministro de RR.EE. de ese país, con las características de un ultimátum, el 3 de Marzo de 1828.

En estas circunstancias el Congreso faculta al Poder Ejecutivo, 17 de Mayo, la movilización de las fuerzas armadas para resistir o atacar las tropas que atenten contra la dignidad nacional "y en el caso de un rompimiento inevitable, el Perú no hará la guerra a los pueblos hermanos de Colombia y de Bolivia, sino a sus actuales Jefes."

El 15 de Julio el General Bolívar expone en un Manifiesto las razones que, a su juicio, justifican la declaración de guerra al Perú.

La guerra comienza con la declaración de bloqueo desde Tumbes a Panamá, 9 de Setiembre, señalándose plazos para que todas las naciones se consideren "suficientemente notificadas" y cumplidos los términos, todo buque que trasporte carga que pueda contribuir al auxilio del enemigo y prolongar la guerra será enviado al Callao para su juzgamiento "con arreglo a la ley de las naciones." (2)

El 19 de Enero de 1829 se firma la Capitulación de Guayaquil y la Escuadra toma posesión del puerto.

En la guerra terrestre se suceden la sorpresa de Saraguro, 13 de Febrero, y el encuentro de Portete de Tarqui, 27 de Febrero, que dan lugar a un Tratado Preliminar de Paz, conocido como Tratado de Girón, que es rechazado por la Escuadra.

El 6 de Junio de 1829 el General Antonio Gutiérrez de la Fuente, Prefecto de Arequipa, destituye al Vice-Presidente en ejercicio de la Presidencia, Manuel Salazar y Baquíjano. Casi en la misma fecha, 7 de Junio, el Presidente La Mar es apresado en Piura por el General Gamarra y embarcado en la goleta MERCEDES, con rumbo a Punta Arenas en Costa Rica.

El 10 de Julio se acuerda un armisticio, hasta la celebración del Tratado de Paz que tiene lugar en Guayaquil, aprobado por el Congreso y ratificado a mediados de Octubre de 1829.

Este Tratado no llegó a ejecutarse, pues en 1830 la Gran República de Colombia se divide en tres Estados independientes: Nueva Granada, Venezuela y Ecuador.

La obra más importante del Congreso es la Constitución de 1828, promulgada el 19 de Abril del mismo año.

En Agosto de 1829 el Congreso decide la elección parlamentaria de un gobierno provisorio y que recae en los Generales Agustín Gamarra y Gutiérrez de la Fuente. En la convocatoria del Congreso a elecciones, conforme a la Constitución, para la elección de los mandatarios en propiedad, resultan elegidos nuevamente Gamarra y Gutiérrez para los cargos que ejercían, prestando juramento el 20 de Diciembre, para un período de 4 años.

El 20 de Diciembre de 1833 la Convención declara terminado el período de gobierno de Gamarra y elige como Presidente Provisorio al General Luis José de Orbegoso.

Comienza el año 1834 con la revuelta del General Pedro Bermúdez contra el gobierno constituído, y se extiende la guerra civil por todo el país. En Arequipa el General Nieto combate a las tropas gamarristas. En Trujillo en General Salavarry hace frente al General Vidal. En la Sierra Central el Presidente Orbegoso combate a Bermúdez. En el mes de Mayo queda superada la revuelta iniciada por Bermúdez y Gamarra.

En Junio de 1834 la Convención aprueba una nueva Constitución, la cuarta desde 1823.

En Noviembre de 1834 el Presidente Orbegoso entrega el poder al Presidente del Consejo de Estado D. Manuel Salazar y Baquíjano y se dirige al Sur para asegurar la tranquilidad pública. Encontrándose en Arequipa, 22 de Febrero de 1835, se subleva en el Callao el General Felipe Santiago Salaverry, quien se proclama Jefe Supremo de la República.

Por la misma época el General Gamarra, refugiado en Bolivia, entra en tratos con el Presidente de esa República, General Andrés de Santa Cruz, y acuerdan formar una República integrada por Perú y Bolivia, dividida en tres Estados: Norte, Centro y Sur, con el nombre de Perú.

Por otro lado, Orbegoso recurre a su vez a Santa Cruz y firma un Tratado de Auxilios, 15 de Junio de 1835, obligándose Bolivia a restablecer el orden y pacificar el territorio. Se acuerda la convocatoria a una Asamblea de los Departamentos del Sur para fijar las bases de una nueva organización e igualmente, una vez pacificado el norte, convocar otra Asamblea que señale los destinos de esos Departamentos. El 8 de Julio el Presidente Orbegoso trasfiere a Santa Cruz las facultades y poderes de que estaba investido por el Consejo de Gobierno a raíz de la sublevación de Salaverry.

Encontrándose en Puno el Presidente de Bolivia, emite un decreto el 10 de Julio por el cual ese país, como potencia mediadora, se compromete a lograr la reunión de las Asambleas del Sur y Norte del Perú y en el caso de que las resoluciones de tales Asambleas se declaren "por la composición de dos Estados independientes, confederados entre sí y con Bolivia, se compromete también la Nación Boliviana a entrar en la Confederación y a formar parte de la gran asociación política."

Las tropas de Gamarra, que reconoce a Salaverry como Jefe Supremo, son derrotadas en Yanacocha. En Enero de 1836 ingresa Orbegoso a la Capital y logra pacificar el Centro y Norte de la República. El General Santa Cruz derrota a Salaverry en Uchumayo y Socabaya, lo somete a un Consejo de Guerra y es fusilado con 8 de sus principales subalternos.

El 17 de Marzo de 1836 se reúne en la Villa de Sicuani la Asamblea del Sur del Perú y decide con su voto la creación del Estado Sud Peruano y aprueba el compromiso de tener con el Estado que se forme al Norte y con Bolivia vínculos de Federación sobre bases fijadas en un Congreso de Plenipotenciarios. La Asamblea "confía por ahora el ejercicio de toda la suma del poder público del Estado" al general Santa Cruz bajo el título de Supremo Protector del Estado Sud Peruano.

El 3 de Agosto de 1836 se reúne en la Villa de Huaura la Asamblea deliberante del Norte con los representantes de los Departamentos de Amazonas, Junín, Libertad y Lima y el 11 del mismo mes se pronuncia por la creación del Estado Nor Peruano. Se reconoce a Orbegoso como Presidente del nuevo Estado y a Santa Cruz como Supremo Protector del Estado Nor Peruano.

Por su parte Bolivia, cumpliendo iguales trámites en el Congreso Extraordinario de Tapacarí en Junio de 1836, se pronuncia por la Confederación.

Con todos los instrumentos legales, el General Santa Cruz, Presidente de Bolivia, Gran Mariscal Pacificador del Perú, Supremo Protector de los Estados Sud y Nor Peruano, decreta el 28 de Octubre de 1836 "queda establecida la Confederación Perú-Boliviana, compuesta del Estado Nor Peruano, Sud Peruano y Bolivia" agregando que un Consejo de Plenipotenciarios, tres por cada Estado, se encargará de fijar las bases de la Confederación. Este Consejo tuvo lugar el 5 de Mayo de 1837 en Tacna, ratificando la creación de la Confederación cuyo objeto es "el mantenimiento de la seguridad interior y exterior de las Repúblicas Confederadas y de su recíproca independencia en los términos acordados en este Pacto" que se constituye en ley fundamental de la Confederación en que las tres Repúblicas tienen iguales derechos. Además del gobierno propio de cada una de ellas, se acuerda un gobierno central con los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial de carácter

general. Uno de los artículos del Pacto menciona que "cada una de las Repúblicas Confederadas tendrá, a lo menos, un puerto mayor para mantener el comercio con las naciones extranjeras".

El 10 de Octubre de 1836 el Ministro chileno Diego Portales envía un mensaje al Congreso de su país pidiendo autorización para declarar la guerra al Perú y el 26 de Diciembre del mismo año el Congreso la aprueba por una resolución en uno de cuyos considerandos se menciona que el General Santa Cruz, Presidente de Bolivia, detenga injustamente la soberanía del Perú, amenazando la independencia de otras Repúblicas americanas.

El 9 de Mayo de 1837 la República Argentina, en el Gobierno de Rosas, se suma a la agresión pretextando los desacuerdos en sus límites con Bolivia en relación con Tarija y por el supuesto apoyo de Santa Cruz a los unitarios, emigrados y proscritos en Bolivia.

La primera campaña "restauradora" comienza el 15 de Setiembre de 1837 con la expedición que sale de Valparaíso en 16 trasportes con más de 3.000 hombres, entre los que hay emigrados y proscritos peruanos, al mando de Blanco Encalada. Esta fuerza desembarca en Quilca y continúa por tierra hasta Arequipa. En una corta campaña las tropas de Santa Cruz rodean al enemigo y el 17 de Noviembre se firma el Tratado de Paucarpata, que el Gobierno de Chile lo desaprueba el 18 de Diciembre. (3)

La segunda expedición sale de Coquimbo en Julio de 1838 en 26 trasportes, entre éstos los buques británicos GYPSY, ISABEL y NEPTUNE en flagrante violación de neutralidad, con 5.400 hombres al mando de Manuel Bulnes. Esta fuerza desembarca en Ancón el 8 de Agosto y el 21 tiene lugar la batalla de Guía con la derrota de Orbegoso que se refugia en las Fortalezas del Callao.

A la ocupación de Lima por las fuerzas "restauradoras", una Junta de personas notables acuerda que el General Agustín Gamarra se haga cargo del Poder Ejecutivo, volviendo al orden constitucional de 1834, cargo que es ratificado por el Congreso de Huancayo en Agosto de 1838, con el título de Presidente Provisorio.

En Enero de 1839 tiene lugar el combate naval de Casma y la batalla de Yungay, esta última con la derrota de Santa Cruz que se retira a Arequipa donde dicta su último decreto, 20 de Febrero, en el que manifiesta que desde esa fecha se desprende "de la autoridad protectoral que legalmente ejercía sobre los Estados de la Confederación".

A la caída de Santa Cruz se normalizan las relaciones con Bolivia mediante una Convención que se firma en Abril de 1840.

En Julio de 1841 el Consejo de Estado declara que la patria está en peligro y autoriza al Presidente Gamarra "hacer la guerra a Santa Cruz, sea que se proclame su nombre en Bolivia como gobernante o jefe de partido, hasta obtener seguridades de que no sufrirán detrimento la tranquilidad, independencia, unidad y libertad de la República".

El nuevo conflicto se inicia con la ocupación del puerto La Mar. Las tropas de Gamarra cruzan la frontera y el 15 de Octubre ocupan La Paz. Luego de varios encuentros menores tiene lugar la batalla de Ingavi con la muerte de Gamarra en el campo de batalla y la caputra o dispersión de sus tropas.

Después de Ingavi las tropas bolivianas al mando del general Ballivián, invaden el Sur de la República a fines de 1841, ocupando Tacna, Puno, Arica y Tarapacá, situación que se trata de controlar con el bloqueo de los puertos dispuesto por el Presidente del Consejo, encargado del Poder Ejecutivo, Manuel Menéndez.

LAS CAUSAS DE LA GUERRA DE CHILE A LA CONFEDERACION

Con la derrota de Salaverry en Socabaya el 7 de Febrero de 1836, se supera el último obstáculo para el establecimiento de la Confederación Perú-Boliviana. Es a partir de este momento que Chile inicia sus preparativos bélicos y levanta un empréstito de 400.000 pesos para la adquisición de buques de guerra.

El objetivo político que persigue el influyente Ministro Diego Portales con este apresto y que poco después definirá el motivo de la guerra, es el de impedir por todos los medios la reunión del Alto y Bajo Perú en un solo Estado Confederado.

El Ministro Portales temía que la Confederación significara para su país una grave y permanente amenaza y aun antes de que mediara una declaración de guerra o una ruptura en las relaciones, recurre a medios arteros para capturar o destruir los buques de la Confederación, como es el caso de la corbeta LIBERTAD (4) o el de los buques fondeados en el Callao, barca SANTA CRUZ, bergantín AREQUIPEÑO y goleta PERUVIANA, pretextando el supuesto apoyo del Gobierno peruano a la expedición del General Freire. (5)

Dentro de esta política, Chile despliega una campaña diplomática con la que se pretende arrastrar al Ecuador, Nueva Granada y las Provincias Unidas del Río de la Plata contra la Confederación, y en este intento logra la

intervención de las Provincias Unidas, bajo la tiranía de Rosas, que pretexta en esta coyuntura anexar Tarija a la Provincia de Salta.

Es así cómo la declaración de guerra de Chile a la Confederación, nace de una situación política y se materializa por un motivo político. Las discrepancias en determinados aspectos del comercio marítimo, vale decir en el campo de los intereses económicos, son de importancia secundaria y apenas pueden ser consideradas como un factor coadyuvante en el conflicto.

En una directiva que imparte Diego Portales al Vice-Amirante Blanco Encalada, tres meses antes de la declaratoria de guerra, le expresa:

"La posición de Chile frente a la Confederación Perú-Boliviana es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el gobierno porque ello equivaldría a su suicidio. No podemos mirar sin inquietud y la mayor alarma la existencia de dos pueblos confederados, y que, a la larga, por la comunidad de origen, lengua, hábitos, religión, ideas, costumbres, formarán, como es natural, un sólo núcleo". Agrega en otro párrafo que "la Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América".

Al fracaso de la primera expedición "restauradora", el Gobierno de Chile desaprueba el Tratado de Paucarpata, considerando que el mismo "no satisface las justas aspiraciones de la nación chilena, ni repara debidamente los agravios que se le han inferido, ni lo que es más, precave los males a que se ven expuestos los pueblos vecinos al Perú y Bolivia, cuya independencia y seguridad permanecen amenazadas" y decide reanudar las hostilidades "contra el expresado gobierno, en la misma forma que antes de su celebración".

En las instrucciones impartidas al General Bulnes, se le reitera la necesidad de garantizar la futura seguridad de Chile restituyendo al Perú y Bolivia su independencia, en otras palabras, la conveniencia de disolver la Confederación.

En el campo económico el intercambio comercial con Chile adquiere cierta importancia desde comienzos del Siglo XIX y no obstante la situación de guerra que confrontan ambas Colonias para el logro de su independencia, este tráfico se incrementa con el curso de los años, en particular con la importación de trigo y harinas y la exportación de azúcar y aguardientes.

En esta política de acercamiento el Gobierno del Perú emite el decreto de 20 de Febrero de 1832, en el que para tratar de "conservar las antiguas relaciones de comercio entre el Perú y Chile, como necesarias para su mutua prosperidad", dispone que el pago de 3 pesos por fanega de trigo que se importe de Chile, se haga en lo sucesivo abonándose "dos pesos en dinero y

el resto en billetes", lo que implicaba un tratamiento preferencial en relación al trigo de otras procedencias.

El historiador Vicuña Mackenna al referirse a la política de su país en esta época, menciona que en 1832 su gobierno duplica "los derechos del azúcar del Perú, favorece con previsor e inteligente celo el comercio de depósito y de tránsito destinado a convertir a Valparaíso en emporio del Pacífico, con visible detrimento de Arica, puerto de Bolivia y del Callao surgidero general de la costa del Perú y de Guayaquil mismo" (6)

La actitud chilena tuvo dos consecuencias. El 1o. de Marzo de 1832 el Gobierno dispone la apertura del Callao como "puerto de depósito", recargando en un 8 o/o, conforme al Reglamento de Comercio de 1833, los derechos de importación procedentes de otros puertos de depósito en el Pacífico, obviamente Valparaíso, para frenar el comercio indirecto perjudicial al país con precios recargados resultantes de los gastos de descarga, almacenaje, mermas, hurtos y embarques.

Un nuevo decreto de 12 de Febrero de 1833, modifica la franquicia concedida a la importación de trigo chileno, en el sentido de que manteniéndose el impuesto de 3 pesos por fanega, este pago debe efectuarse totalmente en dinero, teniendo en cuenta que "cualquier minoración de derechos concedida a los efectos procedentes de la República de Chile" sólo podría "justificarse con igual privilegio dado por aquellas Repúblicas en favor de los frutos peruanos, el cual no se ha concedido ni se espera".

En Julio de 1834 el Gobierno de Orbegoso envía a Santiago como Plenipotenciario a D. Santiago Távara y el 20 de Enero del Siguiente año se firma con el representante chileno Manuel Rengifo, un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, ratificado en el efímero gobierno de Salaverry, con acuerdo del Gobierno de Chile.

En este Tratado se estipula que las naves peruanas en Chile y recíprocamente las naves chilenas en el Perú, pueden hacer comercio de escala en los puertos habilitados donde se permita el ingreso a los buques de la "nación más favorecida" tanto para la importación como para la exportación.

El comercio de cabotaje se reserva, en ambas Repúblicas, a los buques nacionales. Los derechos de tonelaje, anclaje y otros, cualquiera que sea su denominación, que se apliquen específicamente a las embarcaciones, se abonan conforme corresponde a las naves nacionales en uno y otro país. La nacionalidad de los buques se determina por la Patente o Carta de Mar expedida conforme a las leyes de cada Estado, sin considerar el país de construcción de los cascos.

Los productos naturales o manufacturados de cualquiera de las Repúblicas en el territorio de la otra, sólo abonan el 50 o/o de los derechos de importación con que se hallan gravados los mismos o equivalentes productos de la "nación más favorecida" trasportados en buques que no logren privilegios por razón de la bandera, entendiéndose que la cláusula de la "nación más favorecida" no comprende a los nuevos Estados constituídos en la antigua América española a fines de 1809.

Los derechos de carga, descarga, muellaje, almacenaje y Consulado que corresponden a buques peruanos o chilenos en uno y otro país, quedan nivelados a los buques nacionales.

Las mercaderías extranjeras sacadas de los almacenes de depósito, en cualquiera de los dos Estados, trasportados por buques peruanos o chilenos, no están sujetos a recargo alguno sobre los derechos comunes de importación que abonan las mismas mercaderías cuando la importación es directa.

Se adopta el principio de que el pabellón neutral cubre la mercancía extranjera y de que la bandera enemiga no comunica su carácter a la propiedad neutral. Se admite el nombramiento de Cónsules. Se señala como duración del tratado 6 años, debiendo ser ratificado por el Poder Ejecutivo en ambas Repúblicas.

Si bien es cierto que en este Tratado había reciprocidad, en particular en el tratamiento preferencial al trigo y harinas de Chile y azúcar del Perú, el hecho de aceptar que las mercaderías europeas procedentes de los depósitos de Valparaíso quedaran niveladas en cuanto al pago de derechos por iguales mercaderías procedentes directamente de los países de origen, significaba convalidar la hegemonía de Valparaíso, por su situación geográfica, como puerto de depósito y de tránsito para los buques procedentes de Europa.

Al retomar el poder Obegoso, dicta el decreto del 14 de Enero de 1836, en el que menciona que si bien el tratado de comercio firmado con Chile no fue ratificado por un gobierno legítimo, permite que el mismo tenga una vigencia de 4 meses para evitar "insanables perjuicios a los comerciantes que garantidos por ellos han girado sus especulaciones de conformidad con tales tratados". Al cumplirse el plazo señalado, 16 de Mayo, decreta que queda sin efecto el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, exponiendo en los considerandos del mismo que "la ratificación hecha por el sedicioso Salaverry es nula y de ningún valor, según el Artículo 173 de la Constitución".

En la misma fecha, 16 de Mayo, otro decreto de Orbegoso dispone que "desde el día de mañana todo lo relativo a navegación y comercio propios de Chile en los puertos y aduanas del Estado, con excepción de los trigos y

harinas, se restablece al pie en que se hallaba antes del 20 de Enero de 1835, cesando las franquicias, rebajas de derechos y todas las demás ventajas y exenciones concedidas a los buques de bandera chilena por el tratado predicho, y también otorgadas a los efectos, manufacturas y productos de Chile o procedentes de aquel país, privilegiados por el mismo tratado, que entraren desde el día precitado en los puertos del Estado, bien sea en buque peruano o chileno".

El mismo decreto dispone como derechos de importación 2 pesos por fanega de trigo y 5 pesos 3 2/3 reales el saco de harina procedente de Chile.

Estos son los aspectos de la "escaramuza aduanera" cuyo origen debe encontrarse en la tendencia del país sureño a pretender una hegemonía mediante actitudes contrarias a todo sentimiento de convivencia pacífica. Mientras nuestro país en su deseo de conservar las antiguas relaciones de comercio "como necesarias para su mutua prosperidad", concede franquicias al trigo chileno, el gobierno de ese país duplica el arancel al azúcar peruano. Se pretende convertir a Valparaíso en el centro de distribución de las mercaderías europeas en la costa del Pacífico, sin medir sus consecuencias en los países vecinos. Se alienta e impulsa un Tratado de Comercio y Navegación con un gobierno ilegalmente constituído.

Al asumir la Presidencia de la República el General Gamarra en Agosto de 1838, emite un decreto autorizando la adminisión de productos de Chile y de las Provincias Unidas, bajo las normas del Reglamento de Comercio de 1834.

LA INTERDICCION AL TRAFICO COMERCIAL CHILENO

Establecida la Confederación Perú-Boliviana (28 de Octubre de 1836) el comercio con Chile, aun sin una formal declaración de guerra, toma un sesgo muy particular al disponerse la interdicción del tráfico marítimo chileno en nuestro litoral y el embargo de buques de esa nacionalidad como una medida preventiva, en tanto no se defina la situación de conflicto entre las partes.

A mediados de Noviembre de 1836, Santa Cruz emite un decreto, en el que considerando "toda la conducta seguida por la escuadra chilena desde su aparición en el Callao y la declaratoria del Ministro Plenipotenciario de aquel Estado sobre que ella impedirá o procurará impedir la reunión de nuestros buques de guerra, son bastantes para justificarnos una justa desconfianza acerca de sus intenciones y procedimientos hostiles" y de que el "Ministro Plenipotenciario de Chile ha anunciado en oficio de 11 del corriente mes que puede considerarse ya declarada la guerra entre los Estados Nor y Sud Peruanos y el Gobierno de Chile", decreta "todos los buques chilenos que se en-

contraren en la actualidad o en adelante llegaren a los puertos de los Estados Nor y Sud Peruanos, y todas las propiedades chilenas que se hallaren a bordo de los buques susodichos, serán embargados y detenidos hasta que se sepa el resultado de la actual controversia y se determine en su consecuencia, si el embargo ha de considerarse bélico o civil".

En el mismo decreto se dispone "queda cortada por ahora e interín duran las hostilidades de Chile contra los Estados Nor y Sud Peruanos, todo comercio con Chile por lo que hace a los productos naturales y fabriles de aquel Estado, y no se recibirán éstos en nuestros puertos bajo ningún pabellón, so pena de ser embargados y detenidos y sujetos a todas las consecuencias del embargo, ya sea que se declare bélico o ya civil, entendiéndose que esta prohibición y pena sólo tendrán lugar para los buques amigos o neutrales al cabo de 40 días contados desde la publicación de este decreto".

El 22 de Diciembre se firma un arreglo entre Manuel Blanco Encalada, Jefe de las Fuerzas Navales de Chile y el General Ramón Herrera, Gobernador de la Provincia del Callao, por el cual "la escuadra de Chile se obliga a no apresar ni embarazar el paso a ningún buque peruano hasta pasados 15 días que deberán contarse desde la fecha de este Convenio, y a poner en libertad a todos los que se hayan detenido hasta ahora con todas sus propiedades existentes a bordo en la época de su detención, comprendiendo esta medida a todos los buques pertenecientes a los demás Estados de la Confederación Perú-Boliviana; pero si antes de concluirse el término de 15 días el Almirante recibe órdenes de su Gobierno para establecer el bloqueo contra este puerto, todo buque mercante peruano que se presente se dirigirá a cualquier otro punto del Perú o a donde guste con las mismas seguridades hasta su arribo". Recíprocamente "el Gobernador de la Provincia Litoral del Callao se obliga a nombre de su gobierno a levantar el embargo impuesto a los buques mercantes chilenos, con todas las propiedades que tenían a su bordo en la época de dicho embargo, comprendiéndose en esta medida a todos los que se hallen embargados en los demás Estados de la Confederación, sin que se estorbe la salida a los detenidos hasta ahora por ningún incidente que pueda ocurrir durante el término señalado" de 15 días.

Luego de la declaratoria de guerra de Chile el 2 de Febrero de 1837, Santa Cruz decreta "cortada toda comunicación marítima y terrestre con la República de Chile, interín continúe su Gobierno haciendo la guerra a los Estados de la Confederación".

Para el cumplimiento de este decreto se señala un plazo de 8 meses para los buques procedentes de Asia, Africa y Europa; de 8 meses a los procedentes de Estados Unidos; 6 meses a los de Brasil y Argentina y 4 meses a los de Ecuador, Nueva Granada, Centro América y México. Este decreto fue modificado en Julio del mismo año facultando a los buques extranjeros "hacer su

comercio franco y libremente sin otras restricciones que las del Reglamento Mercantil de 3 de Setiembre del año pasado", refiriendose al Reglamento del Estado Nor Peruano, subsistiendo la prohibición de importar por los puertos de la Confederación productos chilenos cualquiera que sea el buque que los trasporte, que quedan sujetos a confiscación.

A mediados de Junio del mismo año, se autoriza a los particulares a armar corsarios bajo patente otorgada por el Gobierno, a los que se ofrece armas y municiones y todos los auxilios necesarios. Se exige una fianza de 20 pesos por tonelada a los que se armen de corsarios "para seguridad de su conducta y observación de este decreto".

En adición a la medida anterior, el Gobierno de Santa Cruz refuerza la escuadra protectoral organizando una flotilla que pone a órdenes del marino francés Juan Blanchet. (7)

Al tomar conocimiento de estas disposiciones, el Gobierno de Chile autoriza el cambio de bandera de sus buques por un decreto de 8 de Enero de 1839 que dice: "Sabedor el Gobierno que se han armado corsarios en el Perú con patente del General Santa Cruz, a fin de evitar los males que pueda sufrir el comercio, he acordado y decreto:

Art. 1o. — Se concede licencia a los propietarios de embarcaciones mercantes nacionales para que puedan cambiar bandera en sus buques y usar de otro pabellón por todo el tiempo que dure la actual guerra con el General Santa Cruz y sus sostenedores."

Por esta autorización muchos buques chilenos toman bandera británica.

El 30 de Julio de 1838 el General Orbegoso decreta que "el Estado Nor Peruano se declara independiente y libre de toda dominación extranjera", subsistiendo el estado de guerra con Chile "entretanto no se haga la paz, la que debe esperarse, supuesto que ha cesado el motivo alegado para la guerra". A esta disposición responde Santa Cruz destituyendo a Orbegoso y nombrando en su reemplazo a José de la Riva Agüero.

Cuando el Supremo Protector reingresa a la Capital a principios de Noviembre de 1838, declara nulos los actos administrativos de Orbegoso y Gamarra y como un último gesto de una aberrante política de apaciguamiento, emite un decreto derogando todas las disposiciones de 15 de Noviembre de 1836 y 30 de Marzo de 1838 "y todas las demás resoluciones que han tenido por objeto prohibir la introducción de productos chilenos y argentinos en el territorio de la Confederación, los cuales serán en adelante admitidos en ella, con arreglo a las leyes y disposiciones vigentes".

LAS REGULACIONES DEL COMERCIO EXTERIOR ENTRE 1827 y 1841

Entre los años 1827 y 1841 las disposiciones que regulan el comercio exterior, adquieren el mismo ritmo violento de cambios que caracteriza a los gobiernos y así al caos político se agrega el caos administrativo, donde nada es permanente, con sus consecuencias en la limitada actividad naviera nacional.

En esta etapa las principales disposiciones que regulan el comercio exterior se encuentran en el Reglamento de Comercio de 1826, la Ley de Prohibiciones de Junio de 1828, el Reglamento de Comercio de 1833, el retorno al Reglamento de Comercio de 1826 con modificaciones en 1834, al establecimiento de la Confederación los Reglamentos de Comercio de los Estados Nor y Sud Peruanos y el Reglamento de la Confederación y, finalmente, el Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero de Noviembre de 1840.

Es a estas disposiciones a las que vamos a referirnos brevemente en párrafos siguientes.

Mencionándose en los considerandos de la ley que "los Estados nacientes conservan y fomentan ante todo los capitales productores con que nacen", el Congreso dispone en Junio de 1828 que todos los artículos de importación gravados con el 80 o/o advalorem, conforme al Reglamento de Comercio de 1826, quedan prohibidos en su importación por ser perjudiciales al desarrollo de la industria y agricultura. Esta disposición era conocida como la "Ley de Prohibiciones".

Al asumir el gobierno de facto el General Gutiérrez de la Fuente, una de sus primeras medidas en Junio de 1829 es disponer la suspensión de la ley, decreto que es impugnado por el Congreso.

En Enero de 1832 el Gobierno de Gamarra modifica la ley, con cargo a dar cuenta en la próxima legislatura, autorizando la importación de determinados artículos (ropa, botas, carruajes, telas, etc.) abonando el 90 o/o ad-valorem y en otros casos fijando tasas específicas, como es el caso del tabaco, rapé, sombreros, aceite de oliva, etc.

El 6 de Noviembre de 1833 se aprueba y promulga en forma provisional un nuevo Reglamento de Comercio, el tercero en la República en el corto plazo de 11 años.

Este documento constituye un apreciable esfuerzo en el intento de señalar una política en cuanto al comercio exterior y de cabotaje y a más de las secciones usuales en este tipo de Reglamentos (comercio exterior; comercio exterior en buques nacionales; comercio de cabotaje; comercio extranje-

ro por tierra; depósito, transito y derechos de importación, de exportación, de Capitanías, etc.) se aprueba, adelantándose a prácticas de este siglo, un cierto tipo de Documentación Uniforme para la facilitación del trasporte marítimo, con los siguientes formatos:

- Manifiesto de Carga por Mayor
- Lista de Pasajeros
- Manifiesto de Carga por Menor
- Guía del Callao a Lima
- Póliza de Despacho
- Póliza de Fondeo
- Póliza de Salida
- Sobordo.

El Reglamento menciona como Puertos Mayores los de Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita, de éstos como puertos de depósitos para mercancías extranjeras, los de Arica, Callao y Paita.

Son Puertos Menores los de Lambayeque, Santa, Huacho, Pisco e Ilo y como Puertos de Cabotaje, además de los anteriores, los de Pacasmayo, Casma, Huarmey, Supe, Chancay, Cerro Azul y Quilca.

Se permite el ingreso a Sechura únicamente para la extracción de sales y a las islas de guano para extraer el fertilizante destinado a la agricultura nacional. La entrada al puerto de Iquique se limita a los buques que exporten salitre.

Se prohibe, bajo pena de comiso, a los buques que procediendo del extranjero fondeen en un puerto que no sea mayor o en las islas de Lobos, Guañape, Huaura, Hormigas y otras conocidas con el nombre de islas del guano.

En la importación de mercancías, cualquiera que sea la nacionalidad del buque, se fijan tasas que varían desde el 5 o/o para la joyería fina, oro, plata y piedras preciosas, hasta el 50 o/o tratándose de muebles, talabartería, ropa hecha, etc.

Los productos naturales e industriales procedentes de los países hispanoamericanos, no sujetos a una tasa específica, abonan un derecho de 8 o/o ad-valorem si la importación se cumple en buques nacionales, 12 o/o en buques del país de origen y el 15 o/o si el trasporte se cumple en buques extrazonales. Para el pago de los derechos ad-valorem, se prepara anualmente una tarifa conforme a los precios vigentes en plaza. El derecho de Consulado es de 1 o/o sobre toda mercadería, excepto el trigo y harinas.

La exportación de productos del país, excepto oro, plata, vinos y aguardientes, es libre de derechos en cualquier buque.

Las tarifas de almacenaje varían, con sentido de protección para los buques nacionales, según la bandera del buque empleado en el trasporte.

Dentro de esta complejidad en las tarifas, se distingue a los buques que llegan directamente de puertos de Europa, Asia, Africa y Norte América; a los buques que hayan recalado en algún puerto del Océano Pacífico refiriéndose a la costa occidental sudamericana; y, finalmente, a aquellos buques que traen efectos extranjeros procedentes de algún "puerto de depósito."

Conforme a estas tarifas diferenciales, los efectos "extranjeros que vengan directamente de Europa, Asia, Africa o Norte América al del Callao y Arica, pagarán 5 o/o menos de los derechos de extranjería, con exclusión de la joyería en que no habrá rebaja alguna"; en el caso de que estos buques "tocaren en algún puerto del Mar Pacífico, no gozarán de la rebaja concedida en el artículo anterior" y si estos efectos antes de venir al Perú han estado en el algún depósito de este lado del Cabo, en el Mar Pacífico, sea en el Continente o en las islas, pagarán 8 o/o a más de los derechos comunes de extranjería, ora sean ad-valorem, ora específicos".

Los derechos de tonelaje, almacenaje, pescante, etc. se recaudan por las aduanas antes del despacho del buque, debiendo entregarse al interesado "la cuenta firmada por el Oficial de la Mesa respectiva". El cobro de los derechos de anclaje, Capitanía y Policía, corresponde a las Capitanías de Puerto.

El Reglamento entra en vigencia, desde su publicación, en el plazo de 10 meses para el tráfico procedente de Europa, Asia y Estados Unidos; 8 meses para el de Brasil, México y Guatemala y de 4 meses para los que procedan de Chile, Nueva Granada y Ecuador.

Un importante dispositivo que complementa el Reglamento de Comercio de 1833, se encuentra en el decreto de 15 de Noviembre del mismo año por el que se crea la DIRECCION GENERAL DE ADUANAS, refrendado por D. José Braulio de Camporredondo, Vice-Presidente del Senado, encargado del Poder Ejecutivo.

Menciona el decreto que la nueva Dirección tiene como finalidad centralizar "Las aduanas de la República, a fin de que sisteme su régimen,se uniformen sus operaciones y se logre por ese medio el puntual cumplimiento de las disposiciones que el Reglamento (de Comercio) contiene, haciéndose el servicio con facilidad y seguridad según lo exige el interés del comercio y del erario público."

Conforme a la nueva organización, todas las aduanas dependen de la Dirección General como órgano rector de la política aduanera y de control de los ingresos y egresos.

Las aduanas principales de Arica, Islay, Desaguadero, Trujillo y Paita, operan bajo el control directo de la Dirección General "por cuyo conducto recibirán también todas las órdenes generales y particulares que expida el gobierno, relativas al ramo". Las Tenencias y Receptorías dependen de las aduanas principales, excepto las comprendidas entre Nazca y Santa que quedan bajo el control inmediato de la Dirección General.

Se señalan como atribuciones de la Dirección General de Aduanas el exigir el manifiesto mensual de ingresos y egresos de las Aduanas, cuidar que el servicio de las Aduanas se cumpla con exactitud y legalidad, obligar a las Aduanas a que rindan sus cuentas anuales en el plazo fijado por ley, dictar providencias eficaces para que "los buques cumplan puntualmente su destino y no se extravíen las expediciones, dirigiéndose al extranjero cuando salen para puertos de la República o al contrario" reprimir el contrabando por todos los medios que estén a su alcance, organizar las cuentas generales que rindan las Aduanas principales, etc.

El Reglamento de Comercio de 1833 señala una política sobre el comercio exterior, con aspectos promocionales para la Marina Mercante y la Dirección General de Aduanas constituye el organismo director para aplicar esa política. Ambas disposiciones constituyen un avance muy importante en el ordenamiento administrativo del país, precisamente en lo que constituye la más importante fuente de recursos del Estado, como es el ingreso aduanero.

El 8 de Marzo de 1834, apenas a los 4 meses de su vigencia, el gobierno de Orbegoso deroga el Reglamento de Comercio de 1933 y se vuelve a poner en vigor el de 1826 con modificaciones, aumentando las tarifas arancelarias excepto el trigo, justificándose esta medida por la necesidad de acopiar fondos "para el ejército que se halla en esta ciudad pueda salir a campaña."

En Junio de 1834 se pone nuevamente en vigencia el Reglamento de 1833 en lo referente a derechos de importación, exceptuando las mercaderías depositadas en los almacenes de aduana "que pagarán hasta el 19 de Mayo último los derechos designados en el Reglamento de 1826 y demás disposiciones que rejían."

En Octubre del mismo año, Orbegoso decreta la supresión de la Dirección General de Aduanas y se vuelve a la situación anterior.

En el efímero gobierno de Salaverry son numerosos los decretos expe-

didos por el Ramo de Hacienda relacionados con aduanas, puertos, comercio exterior, etc. Estas disposiciones, sólo para las zonas bajo su control y durante el tiempo que pudo sostenerse.

Se restablece la Dirección General de Aduanas. Se trasfiere a la Tesorería General la administración de las rentas de aduana. Se reforma el derecho de almacenaje. Se traslada la Aduana de Lima al Callao. Se suprime la Aduana de Paita.

En el comercio exterior se permite la exportación de oro y plata. Se autoriza la importación de telas y sombreros asiáticos. Se prohibe la importación de muebles, joyas, pólvora, armas y otros. Se permite la "introducción de esclavos de América, libre de derechos" considerando que es de primera necesidad "fomentar la agricultura moribunda" y "que la internación de esclavos existentes en América, no aumenta el tráfico de negros, ni agrava la condición de éstos."

En materia de puertos se declara a Malabrigo como Puerto Menor. Se habilitan Chancay y Supe para el cabotaje. Se designa a Huanchaco como único Puerto Mayor de La Libertad. En las contingencias de la guerra civil se decreta la clausura de los puertos entre Pisco e Islay.

Al caer Salaverry, todos los actos de su gobierno son declarados nulos.

Al retorno de Orbegoso a la Capital, dicta el decreto del 7 de Marzo de 1836, señalando como medida de vital importancia para consolidar la paz, el desarme de la Plaza del Callao, destinando la Fortaleza de la Independencia para la Aduana Principal "debiendo trasladarse a ella todos sus empleados luego que esté expedita". A este propósito deberá abrirse "una tercera puerta grande en medio de la cortina que mira al mar, con un camino de hierro hasta el muelle por la que se introducirán las mercaderías a la Aduana, debiendo salir las de consumo por la principal que ahora existe". El Fuerte del Sol, igualmente desarmado, se destina para Cuartel de la Brigada de Marina.

Luego del establecimiento de la Confederación Perú-Boliviana, comienzan las disposiciones de Santa Cruz que se extienden hasta Diciembre de 1838.

Limitándonos a la actividad naviera, las disposiciones de este régimen pueden ser agrupadas en los aspectos de política internacional, Aduanas, Marina Mercante, Puertos y Capitanías.

En el aspecto político, muchos de los actos de Santa Cruz se orientan a lograr el reconocimiento de la Confederación. En una de sus primeras medidas, Setiembre de 1836, declara abiertos los puertos a todas las banderas, incluso la española, cuyos buques gozarán de la "misma protección que los

de las otras naciones". Esta apertura de puertos la justifica teniendo en cuenta que "la República de Bolivia y los Estados Sud y Nor Peruano, están en paz con todas las naciones del mundo y desean cimentarla por los vínculos de la navegación y el comercio".

En Enero de 1837, Santa Cruz acepta, aprueba y ratifica la Convención General de Paz, Amistad, Comercio y Navegación firmada el 30 de Noviembre del año anterior entre el Ministro de Hacienda Juan García del Río y el Encargado de Negocios de los EE.UU., Samuel Larned.

Poco después, el 5 de Junio del mismo año, se firma el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con la Gran Bretaña, acordado entre el Cónsul General Beldford Hinton Wilson y Lorenzo Bazo, Inspector General de Hacienda.

Desde el punto de vista político estos tratados tenían una importancia extraordinaria, ya que implicaba el reconocimiento de la Confederación por la primera potencia mundial en el caso de Gran Bretaña y por la primera potencia continental en el caso de los Estados Unidos. Sin embargo, este reconocimiento tenía un precio. En el tratado con los Estados Unidos se menciona que ambos países "se comprometen mutuamente a no conceder ningún favor particular a otras naciones, en punto a comercio y navegación, que no se haga inmediatamente común a la otra parte de este tratado". En otra cláusula se dice que las partes contratantes deseosas de "colocar el comercio y navegación de sus respectivos países sobre la base liberal de perfecta igualdad con la nación más favorecida", acuerdan que los derechos que corresponda abonar sobre los buques y cargamentos se aplicarán bajo este concepto.

En el tratado con Gran Bretaña, de parecidos términos, se señala que la nacionalidad de los buques se determina por su construcción en los astilleros de las partes contratantes o que sean presas de guerra y condenados como tales o que hayan sido comisados conforme a cualquier ley sancionada para impedir el tráfico de esclavos y aplicada por un tribunal competente. En un artículo adicional al tratado se modifica la exigencia de construcción en astillero nacional para determinar el pabellón del buque, conviniéndose en el caso de la Confederación que la nacionalidad debe certificarse "bona fide" como perteneciente a uno o más ciudadanos nativos.

Sin Marina Mercante y sin astilleros, ninguno de estos tratados significaba reciprocidad. Simplemente se afirmaba la capacidad de trasporte de las cargas peruanas en buques británicos o americanos.

En el aspecto aduanero y portuario se dictan varios importantes decretos que se mencionan cronológicamente.

En Abril de 1836 se decreta que "Arica queda eregido y declarado puerto de depósito" en razón de que "todo buen sistema de aduanas arreglado a los principios económicos, debe tener por base, no sólo el interés directo del fisco, sino la facilidad de los cambios con otras naciones" y que siendo "el medio más adecuado para conseguir estos nobles fines, es la institución de puertos de depósito, en los que se depositen y protejan las mercaderías ultramarinas, para que el importador pueda disponer de ellas a su arbitrio, ya sea importándolas al Estado mismo, ya reexportándolas a mercados extranjeros"

En Agosto de 1836 Santa Cruz considerando, que es "obligación del Gobierno el proteger del modo más activo y eficaz los intereses del comercio, colocándolo bajo la acción inmediata de una autoridad que pueda tomar con prontitud las medidas necesarias a su seguridad y fomento", decreta el establecimiento de un Gobierno Litoral en los pueblos del Callao y Bellavista con sus respectivos territorios. Esta disposición fue después ampliada en el sentido de que tal Gobierno Litoral, comprende además los poblados de Magdalena, Miraflores, Chorrillos y Bocanegra.

En Octubre de 1836 "atendiendo a la conveniencia de los intereses del país y del comercio extranjero" se dispone la apertura al comercio exterior de las Caletas de Pucusana, La Chira, Chorrillos, Ancón, Lambayeque y Sechura. Un decreto similar al anterior de Marzo de 1837 abre al comercio exterior las Caletas de Vítor, Morro de Sama, Ilo, Yerba Buena, Cocotea, Mollendo, Ananta y Quilca. Estas disposiciones no responden a un criterio técnico, son consecuencia de las circunstancias de guerra que confronta la Confederación.

En Julio de 1838 se decreta como puerto de depósito a Paita, para los productos naturales y fabriles de México, Centro América, Nueva Granada y Ecuador, permitiendo el reembarque de dichos productos sólo para el extranjero "con la precisa condición de que los reembarques han de hacerse en buques cuyo porte sea de más de ochenta toneladas".

Cuando el Congreso de 1839 declara nulas y atentatorias las resoluciones de las Asambleas de Sicuani y Huaura y todos los actos de los gobiernos de Orbegoso y Santa Cruz, quedan sin efecto todas las disposiciones dadas sobre el comercio exterior.

A fines de Noviembre de 1840 se promulga un nuevo REGLAMENTO DE COMERCIO NACIONAL Y EXTRANJERO por la necesidad de unificar la legislación mercantil en todo el territorio de la República, como se menciona en los considerandos del decreto.

Este Reglamento inspirado en normas liberales, no contiene ninguna prohibición en cuanto a la importación de artículos similares a los de pro-

ducción nacional y como una declaración de principios menciona en su Artículo 1o. que la República admite en sus Puertos Mayores a los "buques extranjeros, amigos y neutrales, que concurran a hacer el comercio con la calidad de sujetarse a la estricta observancia de este Reglamento y el Gobierno prestará entera protección a los individuos y propiedades con arreglo a las leyes"

Una de sus disposiciones se refiere a la impresión en castellano, francés e inglés de ciertas partes del Reglamento para que los Capitanes "sean instruídos de las obligaciones que les impone" el mismo, facilitándoseles un ejemplar en el acto de la visita del Resguardo.

El Reglamento puesto en vigencia, contiene las siguientes Secciones:

1a. Comercio extranjero
2a. Importación
3a. Exportación
4a. Reembarques y trasbordos
5a. Comercio de cabotaje
6a. De los depósitos y almacenaje
7a. Del comercio terrestre
8a. Tránsito terrestre para el extranjero
9a. Derechos de importación
10a. Facultades de los Administradores
11a. Juzgados de Aduana y sus atribuciones
12a. Prevenciones generales.

Se declaran como Puertos Mayores los de Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita.

Se clasifican como Puertos Menores los de Iquique, Ilo, Pisco, Huacho, Santa, Pacasmayo y San José de Lambayeque.

Son Caletas habilitadas únicamente para el tráfico de guano y exportación de productos naturales, el Morro de Sama, Cocotea, Quilca, Pisagua, Mejillones, Nazca, Chincha, Cerro Azul, Chancay, Supe, Huarmey, Casma, Samanco, Sechura y Tumbes.

El tráfico de cabotaje queda reservado a los buques nacionales, excepto para la conducción de caudales que se permite a cualquier buque, bajo "afianzamiento" del remitente.

El aforo de las mercadería se determina por un arancel que se prepara cada dos años por 3 comerciantes nombrados por el Tribunal del Consulado, uno de los cuales debe ser importador, además dos Vistas de Aduana a los

que se recomienda tratar de reducir "las clases y calidades, y arreglando los precios al corriente del por mayor en depósito, dejando sin aforo el menor número de artículos posible."

En la aplicación de los derechos de importación se distingue la nacionalidad de los cascos y consignatarios de la carga lo que, en alguna medida, constituye un aliciente para la marina mercante nacional. Así la importación directa de Europa, Asia y Norte América o por el Istmo de Panamá en buques extranjeros, consignados a extranjeros, pagan del total de derechos un 10 o/o en cédulas de reforma, documentos de la deuda externa o billetes de crédito público y la diferencia en dinero. En el caso de que las mercaderías lleguen en buques extranjeros consignados a ciudadanos peruanos o en buques nacionales consignados a ciudadanos extranjeros, el 20 o/o de los derechos se paga en los mencionados documentos y el resto en dinero. Finalmente, si los artículos llegan en buques nacionales consignados a peruanos, el 30 o/o se abona en documentos y el resto en dinero. No se incluye en este tratamiento las mercaderías importadas por la "Compañía de Asia".

Para disfrutar el beneficio que se concede a las consignaciones peruanas, es requisito que el consignatario sea ciudadano en ejercicio, inscrito en los registros de comercio, con firma establecida y un capital que no baje de 30.000 pesos, a juicio del Tribunal del Consulado.

El Callao es el único puerto de depósito de toda especie comercial, cualquiera que sea su procedencia y por tiempo ilimitado, libre de pago el primer trimestre y luego sujeto al pago mensual de 1 real por cada pieza, entendiéndose como tal "la mitad de una carga terrestre, sea por su volumen o por su peso calculado de seis arrobas". En los puertos de Arica y Paita se permite el depósito por dos años y en Islay y Huanchaco por ocho meses, cumplidos los cuales se obliga a los interesados a exportarlos, introducirlos al país o remitirlos al depósito del Callao.

Las casas importadoras sólo pueden establecerse en Arica y Tacna, Islay y Arequipa, Huanchaco y Trujillo, Paita y Piura, sólo para ventas "por facturas o bultos cerrados y de ninguna manera por piezas sueltas."

Las exportaciones son libres de todo derecho, excepto las cascarillas, salitre, oro y plata. Si la exportación de estos productos se cumple en buques nacionales, se rebaja a 3/4 partes los derechos correspondientes.

Los buques extranjeros procedentes del exterior, que efectúan operaciones de descarga, abonan en el primer puerto de recalada 5 pesos por derechos de ancoraje y limpia de puerto y otros 5 pesos por derechos de Capitanías, Rol y Sanidad; además 2 reales por cada tonelada de registro, según la patente. En los puertos siguientes sólo abonan los 10 pesos iniciales, aplicándose

igual sistema a los buques que embarquen o desembarquen especies metálicas.

Los buques nacionales pagan por todo concepto, 2 pesos por cada 50 toneladas de registro.

Los buques balleneros y loberos no pagan derechos "siempre que no desembarquen más de un valor de 200 pesos que se consideran necesarios para sus repuestos".

Se fija un orden de prioridad para el despacho de buques por la Aduana, con preferencia los buques de vapor, buques para el extranjero, buques para cabotaje, buques que realizan reembarques y trasbordos.

Este Reglamento deroga todos los anteriores, señalando que entra en vigencia desde su publicación, en un plazo de 10 meses a los cargamentos procedentes de Europa, Asia, Estados Unidos y de cualquier otro punto del Atlántico "al otro lado de la linea equinoccial"; 8 meses a los procedentes de Brasil, México y Centro América; 4 meses para los que proceden de Chile, Nueva Granada y Ecuador y 2 meses para los buques procedentes de puertos nacionales.

Una resolución de 30 de Octubre de 1841, dispone la práctica de la intervención consular para acreditar la cantidad y calidad de las importaciones, mediante documentos. Esta disposición fue derogada el 21 de Enero de 1843.

LA REPRESION DEL CONTRABANDO

Una de las consecuencias de la inestabilidad política, del increíble cambio de los Reglamentos de Comercio y sus modificaciones en las tasas arancelarias, de la apertura de Caletas al comercio exterior y la falta de control a lo largo del litoral, es el contrabando que se extiende por toda la costa y que se pretende controlar con simples medidas rutinarias.

En Mayo de 1830 el gobierno de Gamarra dispone la prohibición de realizar operaciones de carga o descarga en horas de la noche, debiendo cumplirse estas faenas desde el amanecer hasta las 7 de la tarde "cuya hora será anunciada por un cañonazo".

En 1832 se dispone el nombramiento de una Compañía de Infantería de Marina a órdenes del Capitán de Corbeta y del Puerto del Callao, Esteban Salmón, "a fin de celar con eficiencia el comercio clandestino que tiene obstruídos los ingresos de aduana y los medios de cubrir los sueldos de los empleados", como se menciona en la directiva del Ministerio de Guerra y Ma-

rina, J. M. Castañeda, al Comandante General de Marina, el 10 de Enero del mencionado año. Añade el oficio que con esta disposición se pretende proporcionar "un pronto auxilio para perseguir el contrabando en el instante mismo que se ejecute, por el círculo de las primeras autoridades" y que por esta razón jamás se aprehende un contrabando "de los muchos que se hacen por personas diestras y entendidas en ese comercio fraudulento". La vigilancia dispuesta se extiende desde la Mar Brava hasta la desembocadura del río Rímac y desde Chorrillos hasta la caleta de Churín, destacando patrullas terrestres.

Para el control del contrabando en el norte, se envía al bergantín de guerra AREQUIPEÑO para vigilancia de las caletas y puertos no habilitados e impedir el comercio ilícito que "con escándalo y crecidas cantidades se hace por la costa del norte, por La Libertad".

En la Memoria del Ministro de Hacienda, José María Pando, al Congreso de 1832, refiriéndose al comercio ilícito, dice: "Bañadas las costas dilatadas del Perú por el mar más pacífico del globo, sembradas de innumerables puertos, calas, bahías y fondeaderos, encerrando desiertos arenosos que sirven de almacenes, libres de aguacero y humedad, no es posible cortar el contrabando siempre que las leyes fiscales graviten demasiado sobre el interés individual, estimulando la ambición, es decir, dejando campo a las ganancias que son tanto o más que la inmoralidad, conducen al contrabando".

Agrega el Ministro Pando que "La libertad es el alma del comercio como de las sociedades humanas; sus agentes acuden donde encuentran más facilidades para las operaciones complicadas que requiere el giro dilatado de las mercaderías; huyen de los parajes donde estas operaciones están sujetas a trabas y formalidades caras y embarazosas, los buques de todas las naciones abundan en Valparaíso y hasta llegan a preferir el yermo de Cobija, reina allí una actividad mercantil que tiene grande influjo sobre el progreso de la riqueza pública y de la civilización; se forma un mercado abierto para los compradores de México y Centro América, que van olvidando enteramente el camino de las costas peruanas".

Reiterando disposiciones anteriores, el gobierno de Santa Cruz señala de urgente necesidad reprimir con medidas eficaces el contrabando que se realiza por los puertos "con grave perjuicio de los intereses del erario y de los comerciantes honrados", decretando la obligación de denunciar todo hecho de esta naturaleza aplicando la mitad del valor de lo decomisado al denunciante y la diferencia al aprehensor o aprehensores, deduciendo lo que corresponde al Estado por los derechos.

La pena con que se castiga el contrabando es de prisión o destierro, siendo éste de 10 años si se trata de funcionarios públicos como "cómplices, fautores u ocultadores."

En esta época uno de los mayores escándalos es el que da lugar el bergantín-goleta HIDALGO, de bandera mexicana, con participación de comerciantes británicos, y la intervención arbitraria de buques de guerra de esa nacionalidad en apoyo de un contrabando y que motiva la ruptura de relaciones con la Gran Bretaña. (8)

EL PROYECTO DE WILLIAM RADCLIFFE PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO DE NAVEGACION A VAPOR

El primer intento en la República para establecer un servicio de navegación con buques de propulsión mecánica, se remonta al mes de Agosto de 1827 en que el ciudadano norteamericano William Radcliffe presenta al gobierno del General La Mar un proyecto para la formación de una COMPAÑIA DE NAVEGACION DE VAPORES DEL PACIFICO Y ATLANTICO que uniera los puertos del Callao y New York a través del Istmo de Panamá.

Poco se sabe de las actividades de Radcliffe. Hay que suponer que tenía experiencia en la operación de buques de vela, de que haya presenciado las pruebas de los vapores de Robert Fulton en el río Hudson y que conocía el desarrollo de la navegación a vapor en su propio país y que tal conocimiento le inculcara la idea de establecer medios de trasporte más rápidos que el lento movimiento de los veleros y tratara de estimular la mente de los hombres de empresa en la formación de una compañía formada por ciudadanos del Perú, Colombia y los Estados Unidos cubriendo la ruta entre Callao y New York con dos buques de 300 toneladas, con un porte neto de 100 cada uno y capacidad para 50 pasajeros, destinado uno de ellos a la ruta entre Callao y Panamá y el otro entre Portobello y New York.

El proyecto de Radcliffe presentado al Gobierno de La Mar fue el siguiente:

"1o— Que el capital de dicha Compañía de Navegación consistirá de 150.000 pesos, dividido en 750 acciones de 200 pesos cada una, las que deberán ser subscriptas por ciudadanos o habitantes del Perú, Colombia y Estados Unidos, en proporciones iguales y como queda indicado, cuya cantidad se pagará en cada país, a los tres Directores que allí serán elegidos por los subscriptores, en cuanto aquellos lo exijan, sin incurrir en gasto alguno o pago adelantado".

"2o— Que los Directores nombrados estarán autorizados para cobrar la cantidad subscripta por cada uno, en cuanto se haya satisfactoriamente asegurado de haberse verificado la subscripción del total del fondo por los ciudadanos o habitantes, tanto de los tres países indicados, como de cualquier otro, en caso de que no hubiesen sido todas las acciones tomadas por ellos".

"3o — Los Directores elegidos en cada uno de estos países, se hallarán autorizados para solicitar de sus respectivos gobiernos aquellos privilegios y cooperación a favor de la Compañía, que ellos crean necesaria y útil, para promover y efectuar el objeto"

"4o — Que los Directores estarán colectivamente investidos del poder y autoridad para destinar y emplear el capital de la Compañía, en la manera que por pluralidad juzguen más al propósito para la introducción y empleo de buques de vapor; y serán responsables los accionistas de la debida ejecución de los asuntos que se le haya confiado."

"Después que se haya llenado la suscripción en el Perú, en la tercera o cuarta parte del capital o en la parte que se juzgue suficiente para empezar las operaciones, los subscriptores elegirán entre ellos mismos, tres individuos competentes para Directores de los asuntos de la Compañía, por su parte, estos individuos deberán obrar en unión de los que sean igualmente elegidos en Colombia y los Estados Unidos. Estos tres Directores deberán solicitar, a favor de la Compañía en general, los siguientes privilejios y cooperación del Gobierno del Perú, para ayudar y estimular la prosecución de la empresas, en consideración de los beneficios generales que le resultaría en la ejecución del plan:

"1o. Un decreto de incorporación, en favor de los socios actuales y de los que en adelante se asociasen, sus sucesores o representantes, bajo el nombre de COMPAÑIA DE NAVEGACION DE VAPORES DEL PACIFICO Y ATLANTICO, con un capital de 150.000 pesos y el privilejio de aumentarlo a 300.000 pesos, para ser empleado en promover la navegación a vapor"

"2o. El privilejio exclusivo por . . . años de entrar en buques de vapor en los puertos, caletas y aguas libres del Perú."

"3o. El privilejio de entrar y salir de los puertos del Perú con dichos buques, libre de derechos de tonelada y de puerto y el privilejio de cabotaje entre los puertos del Perú y de éstos a otras partes, en los mismos términos que los buques nacionales."

"4o. El privilejio de internar libre de derechos todo lo que sea necesario para el uso o reparo de estos buques, o para el consumo a bordo de ellos; y excepción de impuestos sobre las acciones de los fondos de la empresa, sea quien fuese el accionista"

"5o. El privilejio de llevar comunicaciones e impresos en dichos buques, libre de la autoridad de intervención del Gobierno, exceptuando en tiempo de guerra, bajo la condición de llevar libre de gasto todos los oficios del Gobierno y malas públicas, que por su orden puedan ser conducidas de uno a otro punto del Perú en que dichos buques tengan que hacer escala"

"6o El privilejio de poseer bienes raíces que sean necesarios para promover o proseguir los asuntos de la Compañía, como minas de carbón, almacenes y terrenos para los depósitos de carbón y otros artículos"

"7o. El auxilio que por subscripción, el Gobierno tenga a bien y en su sabiduría y liberalidad se sirva conceder, para ayudar al fin propuesto."

"Si se logran estos privilejios, o los que puedan considerarse suficientes para entrar en la empresa, los Directores empezarán procúrando llenar las subscripciones en la parte del fondo indicado para el Perú, y asegurando la cooperación necesaria de los ciudadanos de Colombia y de los Estados Unidos, del modo que juzguen más apropiado".

La propuesta de William Radcliffe sólo quedó en proyecto. No hubo preocupación en las autoridades para incorporar al país los adelantos de la nueva técnica en el trasporte marítimo.

EL "TELICA", PRIMER BUQUE A VAPOR EN EL LITORAL

En el año 1829, por primera vez, se registra la presencia en nuestro litoral, de un buque con propulsión mecánica. Se trata del vapor TELICA, en el puerto de Huarmey, al mando de un tal Mitrovich, natural de Dalmacia, que también era su propietario y armador.

Este buque hizo el viaje de Europa a Guayaquil a la vela, llevando en sus bodegas la máquina a vapor y las ruedas propulsoras laterales, que arma e instala en los astilleros del puerto, superando las dificultades propias de la nueva técnica.

El primer viaje, con bandera colombiana, lo realiza de Guayaquil con destino al Callao trasportando pasajeros y carga. Retardado en su travesía por las corrientes y vientos, la falta de combustible y de personal idóneo para el manejo de sus instalaciones, obliga al Capitán a recalar en Huarmey después de una extraordinaria travesía de más de 500 millas. En este puerto desembarcan los pasajeros y parte de la tripulación pretextando la mala alimentación y de que el buque y el Capitán no les inspiraban confianza.

En estas circunstancias se vió desde tierra una explosión que voló al TELICA en pedazos y según la versión del único sobreviviente que llegó a tierra a nado, un marinero llamado Tomás Jump, el Capitán Mitrovich en un momento de ira hizo explotar un barril de pólvora ocasionando la destrucción del buque.

En el año 1847, Tomás Jump radicado en el Callao, era un próspero comerciante y armador. En el "Estado General de la Matrícula de los Buques

Mercantes Nacionales, su Clasificación, Estado y Giro" correspondiente a ese año (Documento del Museo Naval), aparece Tomás Jump como propietario del Bergantín CALLAO y "fiador" de la barca VENTURA y bergantines CASMA y CAROLINA de 203, 115 y 92 toneladas de registro, respectivamente. Por esa época la "fianza" que se exigía a los propietarios de buques, llegaba al 50 o/o del valor de los mismos.

LA CONCESION A WILLIAM WHEELWRIGHT

El 12 de Setiembre de 1836, el Supremo Protector Andrés de de Santa Cruz y su Ministro Pío de Tristán, aprueban una propuesta del ciudadano americano William Wheelwright, y acuerdan concederle el "privilejio exclusivo de navegar las costas y puertos de los Estados Nor y Sud Peruano en buques de vapor o de otro poder mecánico, por el término de diez años, con la exenciones y privilejios concedidos o que en adelante se concedieren a las embarcaciones mercantes nacionales".

Por esta concesión Wheelwright se obliga a establecer el servicio en el plazo de dos años a partir del 1o. de Enero de 1837, teniendo efecto tan pronto hayan llegado a nuestros puertos, "a lo menos dos de los referidos vapores de un tonelaje de trescientas o más cada uno"

Dentro de los términos de esta concesión, se autoriza el establecimiento, libre de todo derecho, de pontones para el almacenamiento de carbón, provisiones, repuestos, utensilios, etc. para uso exclusivo de los buques.

Los buques que trasportan carbón quedan liberados de los derechos de tonelaje, siempre que no tengan a bordo otros artículos de comercio.

Las naves de la empresa quedan autorizadas a ingresar a los puertos abiertos al cabotaje para recibir o dejar pasajeros y carga, obligándose a pagar en el último puerto de arribo "los mismos derechos de tonelaje que las naves nacionales, cuyo monto se calculará no sobre el tonelaje total de la nave, sino sobre las toneladas de carga que trasporte".

Una concesión en términos parecidos a la otorgada por el Gobierno de la Confederación, fue acordada a Wheelwright por el Gobierno de Chile el 25 de Agosto de 1835, según la cual se le concede "privilejio exclusivo por diez años para establecer la navegación por buques de vapor en nuestros puertos abiertos al cabotaje y ríos, con las exenciones y privilegios concedidos o que en adelante se concedieren a las embarcaciones mercantes nacionales".

El 6 de Noviembre de 1836, el General Santa Cruz como Presidente de Bolivia, emite una resolución por la cual "se extiende a los puertos de la República de Bolivia los privilegios otorgados al Sr. Wheelwright por decre-

to del 12 de Setiembre de este año, para la navegación por vapor en el Pacífico."

Entre los cuadros que acompañó William Wheelwright a su propuesta al Gobierno de la Confederación, se incluyó la siguiente información sobre distancias entre puertos, tiempos comparativos de navegación en buques de vapor y de vela y tarifas de pasajes en uno y otro caso, en la ruta comprendida entre Valparaíso y Panamá:

	DISTANCIA	TIEMPO DE VIAJE				PRECIO DEL PASAJE	
VALPARAISO A:	**Millas**	**a vela**		**a vapor**		**a vela**	**a vapor**
Coquimbo	198	2 d.	00 h.	0 d.	20 h.	$ 17	$ 12
Huasco	295	2	12	1	06	20	16
Copiapó	379	3	12	1	14	25	20
Cobija	664	7	00	2	18	51	25
Iquique	799	8	00	3	08	51	30
Arica	907	8	00	3	19	68	34
Islay	1.076	9	00	4	11	68	34
Pisco	1.371	10	00	5	17	68	40
Callao	1,486	11	00	6	06	68	42
CALLAO A;							
Pisco	115	5 d.	00 h.	0 d.	12 h.	$ 20	$ 10
Islay	410	18	00	2	00	85	34
Arica	579	18	00	3	00	85	34
Iquique	687	18	00	3	12	85	34
Cobija	822	19	00	4	04	85	34
Copiapó	1.107	20	00	5	10	102	51
Huasco	1.191	20	00	6	04	102	51
Coquimbo	1.288	20	00	6	06	102	60
Valparaíso	1.486	22	00	7	12	102	68
CALLAO A;							
Huacho	56	1 d	00 h.	0 d.	05 h.	$ 8.5	$ 4
Santa	206	2	00	0	21	17	10
Huanchaco	267	4	00	1	03	34	17
Lambayeque	382	4	00	1	14	34	17
Paita	532	6	00	2	05	34	17
Guayaquil	747	8	00	3	02	51	25
Tumaco	1.177	11	00	4	23	102	45
Buenaventura	1.321	12	00	5	13	110	60
Panamá	1.656	16	00	7	02	150	85

PANAMA A:

Buenaventura	335	8 d.	00 h.	1 d.	22 h.	$ 51	$ 34
Tumaco	479	11	00	2	06	68	34
Guayaquil	909	18	00	4	17	102	51
Paita	1.024	18	00	5	06	102	51
Lambayeque	1.274	20	00	6	06	120	60
Huanchaco	1.389	22	00	7	00	130	65
Santa	1.450	24	00	7	10	140	93
Huacho	1.600	30	00	8	10	150	102
Callao	1.656	30	00	8	15	150	102

Con los antecedentes mencionados, Wheelwright buscó el apoyo económico de los grupos mercantiles de Perú y Chile y de los Cónsules británicos a quienes interesaba el establecimiento de comunicaciones directas entre la costa occidental Sud Americana y la Gran Bretaña a través del Istmo de Panamá.

El 12 de Agosto de 1836 tiene lugar en Lima una reunión de los principales comerciantes de la plaza, cuyo comité representativo apoyó el proyecto recomendando que tres buques, además de uno de reserva, serían necesarios para la constitución de la proyectada COMPAÑIA DE NAVEGACION A VAPOR DEL PACIFICO, comprometiéndose Wheelwright a incluir dentro de los servicios de la empresa, el trasporte de la correspondencia de los súbditos británicos "desde cualquier punto a otro, dentro de los límites de navegación de la Compañía, con la tarifa de seis peniques por carta" a condición de que el Gobierno de S.M. estableciera una tarifa de franqueo por el vapor de ese Gobierno de Gran Bretaña a Chagres, en el Istmo de Panamá.

Con todas las previsiones posibles, luego de superar obstáculos de todo orden, con el apoyo práctico de los hombres de negocios de Liverpool, Glasgow y Manchester, se constituye en Londres, 6 de Setiembre de 1838, THE PACIFIC STEAM NAVIGATION Co. con un capital de 250.000 libras en 5.000 acciones de 50 libras cada una, reservando 1.000 acciones para ser ofrecidas en Sud América.

En el Título II del Reglamento de la empresa se establece que "La línea de actividad de la Compañía se extenderá desde Panamá hasta cualquier puerto de la República de Chile, no más al sur de Chiloé y mientras no haya más de dos vapores en el Pacífico, el primer objetivo será el establecimiento de un servicio regular entre los puertos del Callao y Valparaíso y los puertos intermedios, dentro de estos dos puntos, que se considere conveniente incluir en el itinerario."

Por otra parte el Gobierno de S.M.B. decide el establecimiento de una

línea de vapores entre Gran Bretaña y las Indias Occidentales, asegurando, por la conjunción de los dos proyectos, el aceleramiento de las comunicaciones marítimas entre la costa occidental Sud Americana y Europa, así el viaje entre Callao y Londres se estima tomaría 30 días, mientras el viaje por el Cabo de Hornos en buques de vela, toma no menos de 4 meses.

Al vencerse el plazo otorgado para el establecimiento de la línea de vapores, atendiendo a una solicitud de Templemann & Bergmann, representantes de Wheelwright en Lima, el gobierno de Gamarra decreta, 14 de Agosto de 1840, la renovación de la concesión otorgada, la que "tendrá efecto luego que lleguen a los puertos del Perú dichos buques o cuando menos dos de la capacidad de 300 o más toneladas cada uno". El decreto también autoriza el empleo en los puertos de Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita, de pontones que sirvan de depósitos de carbón, víveres, repuestos, etc., libres de derechos.

Los primeros vapores de la "Compañía de Navegación por Vapor del Pacífico", como se le denominaba en nuestro país, fueron el PERU y el CHILE, botados al agua en Limehouse, Inglaterra, en Abril de 1840. Ambos buques eran de madera forrados en cobre, de 700 toneladas de porte, con ruedas movidas a vapor y dos máquinas de 90 caballos de fuerza cada una, 198, pies de eslora, 27 pies de manga y 12 pies de calado a plena carga.

El vapor PERU arribó al Callao en su viaje inaugural el 4 de Noviembre de 1840 al mando del Capitán George Peacock, quedando establecido desde entonces el servicio de "The Pacific Steam Navigation Co.", la empresa naviera más antigua en nuestro litoral.

Fue en el Gobierno de Gamarra que el Estado resultó accionista de la empresa al disponer que el Tribunal del Consulado adquiriese veinte acciones "para concurrir al mismo tiempo que el comercio del país a esta ventajosa y grande especulación".

El 26 de Setiembre de 1849, el Congreso de la República expide una ley prohibiendo la renovación, a su término en 1850, de la concesión otorgada a William Wheelwright, para permitir la libre concurrencia de buques de vapor en la navegación, recomendando al Poder Ejecutivo, conforme a sus atribuciones, gestionar con los otros Gobiernos de la costa del Pacífico, para lograr la prohibición de esta clase de concesiones que se estiman son perjudiciales a los países.

LA CONSTRUCCION DEL MUELLE DELCALLAO

En Enero de 1830 el Gobierno del General Gamarra decreta de necesidad pública la construcción de un muelle en el Callao, formulando un lla-

mado a las personas o empresas capaces de realizar la obra a base de un contrato. Para el financiamiento del muelle, el Gobierno dispone en el mes de Abril el pago de un real por bulto que se movilice en el puerto, cualquiera que sea su clase, volumen o valor, así como el pago de dos reales por pipa en la aguada que realizan los buques.

En Mayo del mismo año, sin mayores trámites en la concesión, el Gobierno acepta la propuesta de los ingenieros Thomas Heyworth y Tomás Gil, bajo los lineamientos siguientes:

– Duración de la obra un año y medio "contado desde el día en que se halle acopiada la madera para la construcción".

– Los contratistas concurren con un capital propio de 20.000 pesos y el Gobierno con los derechos creados para este fin, cualquiera que sea la cantidad que se recaude.

– Concluído el muelle y determinado el costo toal de la Obra, el "duplo será el compensativo de los empresarios, siendo además reembolsable su capital."

La inspección y control de los trabajos de esta primera obra portuaria en la República, se encomendó al Comandante General de la Marina hasta Mayo de 1832 y desde esa fecha quedaron las obras bajo la supervisión del Gobernador de la Plaza del Callao.

Una referencia sobre la construcción del muelle se encuentra en la Memoria del Ministro de Hacienda, Manuel Pérez de Tudela, al Congreso el 31 de Julio de 1832, mencionando que "el antiguo muelle estrecho e imperfecto se hallaba desbaratado e incapaz de admitir botes más pequeños, deshechas sus chazas, derramadas las piedras, rota la estacada que cubría el navío que formaba su cabeza, expuesto éste, de un día a otro, a salir a pedazos del sitio en que estaba colocado. La nueva obra es de cajonería de mangle con relleno de piedra de la isla, muy sólida y bien dirigida, y los aumentos que ha recibido con ella el muelle, además de lo reparado, son de 135 varas de longitud y 20 varas de ancho, extensión más que suficiente para que por falta de ella no se retarde jamás el despacho de los buques".

Agrega el Ministro que "El Estado conseguirá por la obra unas utilidades que cubrirán ampliamente los gastos; la población del puerto quedará defendida del mar que la amenaza; el comercio va a sacar grandes ventajas por ahorro de tiempo y gastos de embarque y desembarque de efectos y aguada, por precaverse así las averías y quiebra de botijas y pipas, antes frecuentes que serán cada día mayores respecto de los buques de 300 toneladas abajo, que podrán atracar al mismo muelle. Por lo que toca a los almacenes que se han de situar en el Callao, el Comandante de Ingenieros ha tra-

zado el plan y formado el presupuesto que regula en cuarenta mil pesos, y se han mandado traer de Guayaquil mil alfajías que en breve llegarán en la fragata MONTEAGUDO, para luego dar principio a obra tan interesante".

La construcción del muelle duró más de dos años y su ubicación correspondía a la zona que años después ocupara el Muelle Dársena.

En el mismo año de 1832, otro decreto declara al Callao como "puerto de depósito" a partir del 1o. de Marzo, señalándose en este dispositivo las normas generales para el depósito de mercaderías.

La decisión de utilizar al Callao como "puerto de depósito" se justificaba por las condiciones en que se desenvolvía el comercio sin los medios de comunicación que ahora disponemos. En estas circunstancias determinados puertos, por su ubicación geográfica e importancia comercial, resultaban adecuados como centros de distribución de mercaderías que podían ser reexportadas o internadas en el país, abonando los correspondientes derechos, conforme a las necesidades del comercio interno. Este es el caso de Valparaíso, Callao y Guayaquil.

En otro aspecto también se lograba un cierto equilibrio entre países vecinos evitando, hasta donde era posible, el comercio indirecto con los precios recargados por los gastos de descarga, almacenaje, mermas, hurtos y embarques. Esta es la razón por la que en el Reglamento de Comercio de 1833, se recarga en un 8 o/o los derechos de importación de las mercaderías procedentes de otros puertos de depósito.

Conforme a las reglas establecidas, la declaración de depósito se realiza en el acto del desembarque de las mercaderías, debiendo especificarse el número de bultos, envase, cantidad y clase de mercaderías, marcas, nombre del buque y "firma del introductor, todo en letras y sin admitirse parte alguna en números". La facultad de dejar mercaderías se extiende hasta por un plazo de dos años "y antes de la expiración de este término, no se podrá obligar al dueño a extraerlas" salvo en el caso de que los artículos depositados manifiesten "por su olor, hallarse en estado de fermentación o corrupción" debiendo decidirse en este caso sobre el destino de tales mercaderías, previo examen e informe de peritos.

El retiro de los bultos sólo puede ser efectuado por el depositario o apoderado debidamente autorizado, sea para ser exportados por mar o internados en la República pasando, en este caso, por la Aduana para seguir los trámites y formalidades del caso.

Durante los cuatro primeros meses los bultos no pagan almacenaje. Cumplido este plazo se aplica una tarifa mensual que varía según el artículo, así "por cada bulto de tejidos, un real; la loza y cristalería, un real

por bulto; la caja de vino y licores no prohibidos, de doce botellas, un cuartillo y un medio real si excede ese número; los barriles de vino o licores no prohibidos, de seis a doce arrobas, dos reales y si son de mayor cavidad, tres reales; el quintal de fierro, un cuartillo; los cajones de quincallería, un real; el bulto de cera, un real y todas las demás especies, a medio real por quintal".

Al no satisfacerse los derechos de almacenaje 15 días después de los cuatro meses de gracia, el Administrador de la Aduana queda facultado a disponer la venta, en pública almoneda, del número de bultos que estime necesario para cubrir lo que se adeuda, debiendo esta operación realizarse en presencia del depositario o apoderado y en ausencia de éstos, de un comerciante del puerto que debe verificar y certificar el acto.

En el Gobierno de Orbegoso, 23 de Diciembre de 1834, se sacó a licitación pública la construcción de los almacenes de depósito del puerto del Callao.

LOS PROYECTOS DE SEBASTIAN MARTINS Y MARCELINO PEREYRA PARA LA NAVEGACION FLUVIAL A VAPOR

El 21 de Noviembre de 1832 se crea por ley del Congreso, el Departamento de Amazonas formado por las Provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas. En este dispositivo legal se autoriza la apertura de una Aduana en el pueblo de San Antonio de la Laguna sobre el río Huallaga, mencionándose la exoneración de todo derecho a la importación de productos naturales del Ecuador o Brasil y aplicándose un reducido derecho del 6 o/o sobre su avalúo a las demás mercaderías. La misma ley autoriza el establecimiento de un astillero en el punto más inmediato a la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, que corresponde a la actual ubicación de Nauta.

Es posible que la disposición mencionada tenga relación con el proyecto presentado por Sebastián Martins a la Junta Departamental de Junín para establecer un servicio de navegación a vapor explicando las posibilidades que a este respecto ofrecían los ríos Huallaga y Amazonas hasta el Atlántico.

El proyecto de Martins fue acogido por el Congreso y el 22 de Diciembre del mismo año se le otorga un "amplio permiso para exportar por el Huallaga hasta el Pará los frutos naturales e industriales del Perú, eximiéndolos, a excepción del oro y la plata, de toda pensión y derechos"

Por la misma ley se le concede el privilegio exclusivo "para el establecimiento de buques de vapor que naveguen por el Huallaga y Marañón hasta el Océano y la excepción de todo alistamiento militar u otra pensión que distraiga de sus labores a los actuales habitantes de esos territorios o a los que posteriormente vengan a establecerse en ellos".

Esta es la primera disposición en la República en que se hace referencia a la navegación fluvial a vapor en los ríos de la Amazonía, y que no pasó de una buena intención, ya que no se llegó a concretar el proyecto de Martins.

El segundo intento para establecer este tipo de servicio fluvial con buques de propulsión mecánica, se encuentra en la gestión realizada por el súbdito brasileño Antonio Marcelino Pereyra Ribeyro para que se le conceda la libre navegación en los ríos de la Amazonía peruana y que merece una resolución de 6 de Julio de 1841 en el sentido de otorgársele el "privilegio exclusivo de navegar con buques de vapor u otros de superior invención en el río Amazonas, en la parte que corresponde al Perú y todos sus confluentes".

Para facilitar la formación de la empresa, se señala un plazo de tres años para iniciar el tráfico por lo menos con un buque, facultándose la inversión de capitales de cualquier procedencia. Se le otorga autorización para usar bandera peruana o brasileña en sus buques. Se le exonera del pago de todos los derechos de puerto. Los artículos que trasporte en importación o exportación, se sujetan al arancel de aduanas que corresponden en Perú y Brasil, respectivamente, y en el caso de no disponerse de esta referencia, sólo abonan el 50 o/o de lo que determina la tarifa general de Aduanas.

Las concesiones que se otorgan tienen una vigencia de 10 años desde la fecha de iniciación del servicio.

Ciertas cláusulas de este acuerdo, que no llegó a cristalizar, hacen suponer que existía algún pacto entre los Gobiernos de Perú y Brasil para señalar el uso indistinto de la bandera y la aclaración sobre el pago de derechos aduaneros en uno y otro país.

LOS TRATADOS DE COMERCIO CON BOLIVIA, ECUADOR Y MEXICO

Entre los años 1831 y 1833, nuestro país acuerda Tratados de Comercio con Bolivia, Ecuador y México, a los que vamos a referirnos en lo que concierne al tráfico marítimo.

El tratado pactado con Bolivia, firmado en Arequipa en Noviembre de 1831, aprobado provisionalmente en Diciembre del mismo año por Andrés Reyes, Presidente del Senado, encargado del Poder Ejecutivo, tiene su aspecto más importante en la mutua concesión de rebaja del 2 o/o en el arancel vigente en uno y otro país por las mercaderías extranjeras que se internen en Bolivia por buques peruanos y recíprocamente si tales mercancías llegan a puertos del Perú en buques bolivianos.

La nacionalidad de los buques se acredita por la respectiva patente y el Capitán o Piloto y no menos de 1/3 de la tripulación debe estar constituída por naturales del país al que corresponda la bandera.

Se declara que la navegación y pesca en el Lago Titicaca es libre y común a los ciudadanos de ambos Estados.

El tratado anterior tuvo una aplicación muy corta, pues en Diciembre de 1832 se firma otro entre el Ministro Plenipotenciario Pedro Antonio de La Torre y el Ministro de RR.EE. de Bolivia, Casimiro Olañeta, aprobado por el Congreso.

En este nuevo arreglo, en su aspecto más importante, se regula lo referente al pago de los derechos de importación de productos extranjeros que se internen por puertos peruanos con destino a Bolivia o por puertos bolivianos con destino al Perú, señalándose que se obligan a pagar en la frontera respectiva de la nación a que estén destinados "a lo más el treinta por ciento". En cuanto a los efectos de exportación bolivianos por puertos peruanos, quedan sujetos al pago del 2 o/o como derechos de tránsito.

El tratado prevé el nombramiento de Cónsules y se establece que la vigencia del mismo es de 6 años desde la fecha de su ratificación.

En Julio de 1832 se firman dos tratados con la República del Ecuador. El primero es de Amistad y Alianza (9) y el segundo de Comercio, ambos aprobados por los Congresos de los respectivos países y canjeadas las ratificaciones.

El Tratado de Comercio constituye un interesante ejemplo de unión aduanera y mutua protección de la marina mercante. Las disposiciones más importantes del mismo se mencionan a continuación.

Los productos industriales y naturales del Ecuador sólo pueden ser internados en puertos peruanos en buques de uno y otro país con un tratamiento recíproco de los productos peruanos destinados a Ecuador. En esta forma se excluye la tercera bandera en el intercambio recíproco y se limita por todo pago de derechos el 8 o/o sobre el avalúo en plaza, incluyendo el que corresponde como "derechos de Consulado".

A ningún buque se le permite cargar o descargar si no sale y llega acreditado con registros formales de la Aduana de procedencia. Estas aduanas se obligan a comunicarse sobre los registros que hayan despachado y exigir a los Capitanes tornaguías o certificaciones que acrediten haberlos cumplido.

Se declara el libre ingreso a los puertos menores en ambos países, de las producciones naturales procedentes del otro, así como los productos manufacturados de procedencia extranjera siempre que hayan pagado los derechos que corresponda en una Aduana mayor.

Las producciones naturales de intercambio fronterizo, gozan de absoluta libertad.

La nacionalidad de los cascos se acredita por la Patente y cuyo Capitán o Piloto y no menos de 1/3 de la tripulación, debe ser de individuos nacidos en el país de matrícula del buque.

Los buques peruanos en puertos de Ecuador y recíprocamente los buques ecuatorianos en puertos del Perú, se consideran nacionales en todo lo que se refiere a derechos de puerto, de preferencia para los efectos de estacionamiento y alistamiento, gozando de la misma seguridad y protección que corresponde a los nacionales.

Se reconoce como Puertos Mayores de Ecuador, Guayaquil y Montecristi. Se faculta el nombramiento de Cónsules. Se señala la vigencia del Tratado, 10 años desde su ratificación.

En Noviembre de 1832 se firma con México un Tratado de Comercio, aprobado por el Congreso y en vigencia desde Enero de 1833.

En este tratado se encuentra el concepto de la "nación más favorecida" para la aplicación de ciertos derechos, aunque se aclara que tal concepto no comprende en el Perú aquellos favores o ventajas particulares que por tratados o convenciones especiales se hayan estipulado o se estipulen en el futuro entre esta República y cualquier gobierno de los países de lengua española con los cuales hasta el año 1810 formaban una sola nación. Estos favores o ventajas podrán concederse recíprocamente por tratados o convenciones especiales.

En los derechos de importación y exportación de cualquier mercadería en puertos de México por buques peruanos y recíprocamente en puertos del Perú por buques mexicanos, se aplican las tarifas que corresponden a los de los buques de la "nación más favorecida".

Los derechos de puerto, toneladas, fanal, practicaje, etc. aplicables a los buques de las partes contratantes en el territorio de la otra, no podrán ser otros ni mayores que los que actualmente corresponde abonar a los buques de la "nación más favorecida".

La nacionalidad de los cascos se determina por las leyes y reglamentos de las partes contratantes. Se acuerda el nombramiento de Cónsules.

Este tratado incluye aspectos de carácter político. Así, se asume el compromiso de promover en todas las Repúblicas americanas el nombramiento de Ministros o Agentes para la realización de una Asamblea General Americana para reunirse en México o en algún lugar que acordare la mayo-

ría de los Gobiernos. Otro artículo menciona que las partes contratantes se comprometen a que las negociaciones que puedan entablarse en la Corte de Madrid con el objeto de asegurar la independencia y la paz, incluyan y comprendan igualmente los intereses tanto de México como del Perú, comprometiéndose además a influir con las otras Repúblicas americanas para que, en su caso, actúen de la misma manera.

La vigencia del tratado es de 10 años desde la fecha de su ratificación.

EL RELEVAMIENTO DEL LITORAL POR LA EXPEDICION DE FITZ ROY

En 1825, cuando Inglaterra se afirma como primera potencia mundial, el Almirantazgo Británico decide el relevamiento de las costas meridionales de Sud América, particularmente de la Patagonia, de las poco conocidas rutas en la Tierra del Fuego y el Archipiélago de Chiloé. Para este propósito se alistan las naves de S.M.B. ADVENTURE y BEAGLE

La ADVENTURE de 330 toneladas, aparejo liviano y sólida construcción, al mando del Capitán Phillip Parker King que también comanda la expedición y la BEAGLE de 225 toneladas, aparejada a barca y armada con 4 cañones, al mando de Pringles Stokes.

Los trabajos de relevamiento duraron 9 años y se cumplió en dos expediciones de varios viajes cada una. La primera del 22 de Mayo de 1826, fecha de salida de Plymouth, hasta el 14 de Octubre de 1830. Fue en el curso de esta expedición que se produce el fallecimiento del Capitán Stokes y Robert Fitz Roy asume el mando de la BEAGLE en Diciembre de 1828.

La segunda expedición se extiende desde Diciembre de 1831 hasta Octubre de 1836 y en la BEAGLE, siempre al mando de Fitz Roy, viaja el naturalista Charles Darwin cuya teoría sobre el origen de las especies causa verdadera conmoción en el mundo científico del Siglo XIX. Al completar los trabajos de levantamiento en la Tierra del Fuego, la ADVENTURE y la BEAGLE recorren las costas de Chile hasta Junio de 1835.

El 19 de Julio de 1835 fondea en el Callao la BEAGLE y poco después la BLONDE a cuyo bordo se encontraba Fitz Roy, y la goleta CONSTITUTION en la que el hidrógrafo Sullivan había completado el levantamiento de la costa norte de Chile.

El 4 de Setiembre el Gobierno autoriza al Cónsul General de la Gran Bretaña en Lima, Belford Hinton Wilson, para que la goleta CONSTITUTION efectuara un viaje de exploración científica y realizara el relevamiento de nuestra costa a cargo del hidrógrafo Alexander Usborne.

Este trabajo se cumplió desde el Paposo, en el territorio boliviano de Atacama, hasta Guayaquil. En tanto que la BEAGLE sigue a las islas Galápagos donde cumple idénticos trabajos. Finalmente la expedición sigue a Tahití, Nueva Zelandia, Mauricio, Cabo de Buena Esperanza, Santa Elena, Pernanbuco, Cabo Verde, Azores y Falmouth.

El 4 de Febrero de 1840, Belford Hinton Wilson, ya como Encargado de Negocios del Gobierno de S.M.B. en Lima, en carta que dirige al Ministro de Relaciones Exteriores, expresa que el Capitán de Navío Robert Fitz Roy, que por casi ocho años "dedicó sus eminentes y útiles servicios a dilatar los límites de la ciencia y asegurar el éxito del comercio universal", es el autor de la NARRACION DE LOS VIAJES DE LEVANTAMIENTO DE LOS BUQUES DE S.M.B. "ADVENTURE" Y "BEAGLE" DE 1826 A 1836-EXPLORACION DE LAS COSTAS MERIDIONALES DE LA AMERICA DEL SUD Y VIAJE DE CIRCUNVALACION DE LA "BEAGLE", haciendo entrega de un ejemplar de la obra, publicada en Londres en 1839, para la Biblioteca Nacional.

En esta obra se encuentra una honrosa mención a los servicios y colaboración del Capitán de Navío Eduardo Carrasco a los trabajos de Fitz Roy y de Usborne. En el derrotero se menciona, como recuerdo del ilustre marino peruano, los "altos o cerros de Carrasco" a las alturas de 300 pies que dominan por el este la Bahía de la Independencia.

Desde fines del Siglo XVIII el Depósito Hidrográfico de Madrid publicaba las Cartas del litoral peruano, resultado de una vasta recopilación de relevamientos parciales, datos e informaciones que prácticamente se remontan hasta los primeros años de la Conquista. El trabajo realizado por la Expedición de Fitz Roy responde a un criterio científico y una labor metódica mejores que la realizada hasta entonces. Las Cartas naúticas de Fitz Roy fueron publicadas por primera vez por el Almirantazgo Británico en 1841, en las que aparece nuestro litoral cubierto de nombres ingleses y que fueron rectificándose en los Derroteros peruanos de García y García, Rosendo Melo y especialmente en el de Germán Stiglich.

LA "COMPAÑIA DE ASIA"

En el siglo pasado, a partir de 1840 y por un período de más de treinta años, la tendencia de los navieros peruanos se orienta al tráfico con Asia, con prescindencia de las mejores oportunidades que ofrecen Europa o Norte América en el intercambio comercial.

La explicación de este hecho se encuentra en dos aspectos. El primero la falta de capacidad material y empresarial para competir con las flotas mercantes de los países llamados tradicionalmente marítimos y por otra parte el

poco interés de estos armadores europeos en el tráfico directo entre Asia y las costas occidentales de Sud América. Se trataba pues de una ruta en la que había poca o ninguna concurrencia.

Con evidente intención promocional, el 21 de Enero de 1840 el Congreso aprueba una ley autorizando la formación de una empresa denominada COMPAÑIA DE ASIA, con el objeto de favorecer los intereses nacionales, efectuando el comercio directo con Asia y Filipinas utilizando buques peruanos salvo que por circunstancias de fuerza mayor sea necesario el empleo de naves extranjeras, previa autorización del Gobierno.

La "Compañía de Asia" debía constituirse con un capital de 500.000 pesos, dividido en 1.000 acciones de 500 pesos cada una para ser colocados en el mercado local, no pudiendo adquirirse por persona, más de 10 acciones durante el primer año y cumplido este plazo no hay límite en la compra de las mismas, debiendo ser, en todo caso, peruanos los accionistas.

Se otorga a la empresa el privilegio exclusivo por 15 años para la importación de productos industriales o naturales de Asia y Filipinas, ocho meses después de la publicación de la ley, obligándose la Compañía a formular un Reglamento que determine sus actividades, el mismo que debe ser aprobado por el Gobierno.

El 7 de Julio de 1841 el Gobierno de Gamarra reconoce que la "Compañía de Asia" ha quedado constituída con un capital de 110.000 pesos en poder de los Directores Felipe Barreda y Nicolás Rodrigo, siendo los otros miembros del Directorio Juan de Ugarte, José Canevaro, Juan de Dios Calderón y Francisco Calmet, otorgándose un nuevo plazo a la empresa para que complete el capital que señala la ley. Por otra parte, la Compañía declara la iniciación de sus actividades, habiendo fletado el buque peruano ANA de propiedad del ciudadano peruano Henrique Armero, para la primera expedición.

El derecho de exclusividad otorgado a la "Compañía de Asia" se limitaba a los empresarios y buques peruanos y por esta razón, el 25 de Enero de 1843, ante el anuncio de la llegada al Callao de buques extranjeros cargados de efectos asiáticos, el Gobierno decreta como medida provisional destinada "a la protección de la marina y del comercio nacional", la adopción de derechos preferenciales "con la mira de fomentar la navegación remota y el comercio de trasportación" estableciendo desde esa fecha que "los productos y efectos que procedan directamente de Asia y se importen en buques que legalmente naveguen bajo pabellón peruano y sean consignados a ciudadanos peruanos" se sujeten a los derechos de importación conforme al Reglamento de Comercio, duplicándose esta tarifa, si la importación se realiza en buques extranjeros.

La "Compañía de Asia" cumplió una actividad muy limitada hasta desaparecer por completo cuando se inicia la inmigración asiática por la ley autorizativa de Noviembre de 1849.

EL RESTABLECIMIENTO DE LA ESCUELA CENTRAL DE MARINA

El 8 de Enero de 1840, seis años después de haber quedado recesada la instrucción del personal naval, militar y mercante, por la destrucción de las instalaciones del Colegio Militar a la iniciación del Gobierno de Orbegoso, se decreta el restablecimiento en la Capital de la República de la ESCUELA CENTRAL DE MARINA, destinada a la educación de los jóvenes "que hayan de adoptar la profesión de Pilotos . En los considerandos del decreto, se justifica la disposición por el hecho de que "la República carece de Pilotos facultativos, que puedan dirigir con inteligencia y acierto la navegación de la marina mercante" y de que "la juventud que se dedique a tan distinguida profesión, para que pueda llenar dignamente sus importantes objetos, debe poner radicalmente los conocimientos facultativos que demanda".

Se nombra como Director de la Escuela Central "y de las que se establecieren en el Estado, al Cosmógrafo Mayor de la República D. Eduardo Carrasco". Para el funcionamiento de la Escuela Central se destina "el local que ocupaba en el de la Biblioteca Nacional, antes de haberse refundido (en 1832) en el Colegio Militar no existente."

La disposición anterior fue ampliada por otro decreto de la misma fecha, en el sentido de limitar a 50 el número de alumnos, debiendo admitirse solamente 25 en la etapa inicial.

Como requisitos de admisión se exige el saber leer y escribir correctamente, tener 12 a 15 años de edad, ser de complexión robusta y de arreglada conducta, pertenecer a una familia honrada, correspondiendo a los padres o tutores cubrir los "gastos de su decencia y libros". La enseñanza es gratuita y los alumnos externos.

Menciona la resolución que habrá dos clases de estudios. El primero incluye Aritmética, Algebra, Geometría Especulativa y Trigonometría Rectilínea y Esférica. El segundo comprende la aplicación del Algebra a la Geometría; la Mecánica aplicada a la Maniobra; Cosmografía y Pilotaje y los principios generales de Dibujo y su "aplicación al facultativo para la formación de planos".

Al término de los estudios los alumnos pueden optar por el servicio en la Armada en condición de Guardia Marinas o en la Marina Mercante con sus certificados de Pilotos.

El Reglamento de la Escuela, aprobado el 28 de Enero del mismo año, menciona que "la principal mira que se ha de llevar en los estudios matemáticos y náuticos de los alumnos, ha de ser la de proveer de Pilotos hábiles a los buques de comercio y de la Armada, y también a estos últimos de Oficiales en caso necesario".

El Programa de Estudios de la Escuela Central de Marina, tenía una duración de cuatro años, comprendiendo los siguientes cursos de un año.

– Aritmética y Algebra y lecciones en la Escuela Nacional de Dibujo.

– Geometría especulativa y práctica y ambas Trigonometrías. Dibujo facultativo "empezando por agilizarse en el manejo del compás y regla". En la Geometría práctica la formación de Planos, el modo de levantarlos, la forma de "medir distancias accesibles e inaccesibles con el uso de la plancheta, escalas, pantómetro, saca-buches, aguja, grafómetro, teodolito y mirómetro últimamente inventado por Rechon"

– Mecánica y su aplicación a la Maniobra y Artillería. Nomenclatura y proporciones de la parte de un buque "según sus diferentes especies, colocación de palos, velas, jarcias y cabos, en el uso y labores de éstos y en el manejo particular de cada vela; conocimiento de las piezas de artillería con todos los útiles respectivos y el manejo y ejercicio" de los mismos.

– El último año corresponde al estudio de la Cosmografía que comprende los "principios de Astronomía, Geografía e Hidrografía y el Pilotaje de Estima y Astronómico", debiendo proveerse a la Escuela de "esferas celeste, terráquea y armillar, los mejores atlas y cartas geográficas e hidrográficas, los instrumentos astronómicos y náuticos más modernos, tales como agujas, octante, sextante, círculo de reflexión, horizonte e imán artificial, cronómetro, telescopio, etc. y una colección de viajes, derroteros y obras clásicas de la facultad, antiguas y modernas".

Los alumnos que aprueban el curso son embarcados para práctica en un buque destinado a este fin, en el que permanecen un año. Además cumplen un segundo año navegando como meritorios o aspirantes de Pilotos en los buques de guerra o mercantes, computándose "por cada año abonable de práctica de navegación, se han de contar 8 viajes redondos del Callao a los puertos del Perú, o bien 4 a los de Bolivia, Chile, Colombia y México ó 2 a las costas orientales de América Meridional; o finalmente, 1 a Europa, Asia o costas orientales de América Septentrional".

Concluídos los dos períodos de práctica, los alumnos deben rendir el correspondiente examen para obtención del título.

En la misma fecha de creación de la Escuela Central de Marina, se aprueba la apertura de una Escuela Náutica en el puerto de Paita, encargándose al Gobernador de la Provincia de Piura "el disponer su pronto y regular establecimiento". En la parte considerativa del decreto se menciona que "los hijos de la Provincia de Piura y particularmente los de Paita, son tan inclinados a la navegación y reúnen conocidamente superiores calidades marineras" que, con tan buenas disposiciones, "se ha debido establecer en ese lugar una Escuela Náutica con el fin de formar Pilotos facultativos".

Después de los decretos de Gamarra para el "restablecimiento" de la Escuela Central de Marina y creación de la Escuela Náutica de Paita, se suceden el desastre de Ingavi y las guerras civiles que sacuden al país hasta la elección de Ramón Castilla como Presidente Constitucional.

Es en este Gobierno de Castilla que se dicta el decreto del 25 de Octubre de 1849 en que se "restablece" la Escuela en Bellavista, modificándose las disposiciones anteriores en cuanto a la organización y funcionamiento de la misma.

De acuerdo a las nuevas disposiciones, en la Escuela cursan estudios los Guardia Marinas de la Armada en calidad de internos, señalándose a los mismos el haber mensual de 18 pesos, además de una ración de armada. Los alumnos que siguen el curso de Pilotaje lo hacen en condición de externos disfrutando únicamente de la gratuidad en la enseñanza. La exigencia de embarco se cumple al término del curso "después de haber concluído completamente y de manera satisfactoria todas las materias científicas de que deberá componerse el Plan de Estudios".

Se dispone que el Capitán de Navío Eduardo Carrasco, Director General de las Escuelas Náuticas de la República, lo sea igualmente de la que se establece por este decreto, nombrándose como Sub-Director al Capitán de Fragata Francisco Carrasco.

Fundado el Instituto Militar por decreto del 7 de Enero de 1850, se integra al mismo la Escuela Central de Marina contemplándose en el Reglamento de organización la formación de dos Compañías, una de Cadetes militares y otra de Guardia Marinas.

El Plan de Estudios comprende seis ciclos de seis meses de duración cada uno. Los tres primeros ciclos son de enseñanza conjunta para Cadetes y Guardia Marinas, quedando los tres últimos reservados para la enseñanza especializada de una y otra carrera.

DISPOSICIONES SOBRE LA "GENTE DE MAR" Y LA PROPIEDAD DE LOS BUQUES MERCANTES

Entre los años 1827 y 1841 se encuentran diversas disposicones relacionadas con la "gente de mar" y la propiedad de los buques mercantes a las

que, cronológicamente, nos vamos a referir en párrafos siguientes.

El 8 de Noviembre de 1827, por primera vez en la República, se regulariza el Registro de los Pilotos en la Capitanía de Puerto del Callao, tanto de nacionales como de extranjeros naturalizados. Para este propósito los interesados deben presentarse ante el Director de las Escuelas Náuticas y Comandante de Pilotos, Capitán de Fragata Eduardo Carrasco, para "recibir sus cartas de examen que han de servir de títulos y fuero de su profesión y ejercicio bajo las formalidades de ordenanza".

Una resolución de Setiembre de 1828 dispone que los Capitanes y Maestres de los buques nacionales deben llevar obligatoriamente a bordo la carta o documento que justifique la ciudadanía o naturalización del mismo.

La denominación de Maestre o Patrón era de mayor aplicación a los mandos de embarcaciones menores empleadas en el cabotaje, esto es, a la navegación que se hace a la vista de costa, de cabo a cabo y de puerto en puerto.

Las Ordenanzas de Matrícula de 1802, exigían que para ser Patrón de buque mercante, debía cumplir tres campañas en buques nacionales obteniendo en ellos la plaza de tripulante sin deserción. Esta disposición se repite en 1847 al tratar de las Matrículas de Marina en el sentido de que los Pilotos y "gente de mar" están obligados a servir a la República por 3 años, en un solo período, embarcados en buques del Estado o destinados a Dependencias de Marina.

Otro decreto de la misma fecha, Setiembre de 1828, dispone que los Capitanes de las naves mercantes nacionales deben llevar obligatoriamente a bordo el documento de propiedad que identifique al ciudadano de la República al que pertenece el buque.

El decreto anterior fue motivo de una nueva disposición de Setiembre de 1833 en la que se menciona que si bien el Gobierno está obligado a fomentar el desarrollo de la Marina Mercante, comprueba que "las franquicias concedidas a los buques peruanos se han hecho ilusorias por los fraudes que se cometen, prestando algunos ciudadanos sus nombres para la nacionalización de buques que pertenecen a extranjeros" y que por esta razón los que aparecen como propietarios de embarcaciones, cualquiera que sea el tonelaje, quedan obligados a acreditar que son ciudadanos peruanos conforme a ley.

Se dispone, para la nacionalización de los buques, la exigencia de una fianza a los propietarios, de 4.000 pesos por naves de 50 a 100 toneladas de registro y 9.000 pesos por buques mayores. Para la prestación de la fianza se otorga un plazo de 2 meses a los propietarios que residan fuera de la

Capital o el Callao y de 6 días para los que tengan residencia en dichos lugares. Se prohibe a las mujeres asumir personería para la nacionalización de embarcaciones.

Todo fraude que se cometa en relación con la trasferencia de buques, se castiga con la confiscación del mismo a beneficio del Estado y la fianza se otorga al denunciante. Además, al ciudadano incurso se le somete a juicio por defraudador y se le prohibe toda actividad comercial en el país.

Los Escribanos Públicos y de Estado sólo pueden otorgar escritura de venta de naves por extranjeros a ciudadanos peruanos, previo conocimiento de la Comandancia de Marina.

Se prohibe a los Capitanes de buques intervenir en los despachos, en el ajuste de fletes y cobros que corresponde exclusivamente a los propietarios, armadores y consignatarios y sólo en ausencia de éstos, se faculta la intervención del Capitán.

El 10 de Setiembre de 1836 el Gobierno de Santa Cruz emite un decreto modificando disposiciones anteriores sobre el reconocimiento de los buques mercantes peruanos.

El decreto menciona que para que un buque goce de los privilegios y título de nacional, debe ser de propiedad legítimamente adquirida de uno o más ciudadanos peruanos y tratándose de una compañía o empresa, no menos de la mitad de la propiedad debe ser de naturales del país, pudiendo corresponder la otra mitad a ciudadanos extranjeros naturalizados.

La Matrícula de los buques se efectúa en cualquiera de las tres Comandancias de Marina: Callao, Islay y Cobija.

La Matrícula consiste en un certificado que se asienta en un Libro llevado por la Capitanía de Puerto y Comandancia de Marina respectiva, siendo forzoso el título de propiedad y una fianza equivalente a la mitad del valor del buque para "que responda por las penas pecuniarias que por este decreto se imponen".

El modelo que se dispone para el CERTIFICADO DE MATRICULA en la inscripción de los buques, es el siguiente:

"N. N. Comandante de Marina de .....

"Certifica que se ha matriculado en esta Comandancia el (bergantín, fragata, goleta o lo que sea) en nombre del buque y el que usó ultimamente, el dueño o dueños N. y N., residentes en tal parte, su ocupación o calidad civil; su porte de tantas toneladas de a cuarenta pies cúbicos castellanos, construído en tal parte, el año de tantos, con tantos puentes, tantos pies

de largo de popa a proa y tantos de mayor anchura; tantos pies de anchura entre los puentes (si tiene más de uno) y tantos de mayor profundidad en la bodega (si sólo tiene una); tantos palos, aparejo de tal clase y con tal signo de proa; cuyas circunstancias han sido comprobadas por mí, en presencia del dueño o Capitán y en virtud de esta Matrícula, el referido buque gozará de ahora en adelante de todos los privilegios, exenciones y prerrogativas que las leyes conceden a los buques nacionales, quedando en mi poder la escritura de fianza prestada por el referido o los referidos N. y N., dueño o dueños del dicho buque y para que conste doy la presente en ..... a ..... de ..... "

La renovación de la Matrícula se produce en los siguientes casos:

– Cuando el buque cambia de propietario
– Cuando hay cambios en los propietarios si se trata de una empresa.
– Cuando hay alguna alteración notable "en las circunstancias que constituyen la filiación de un buque"

La no renovación de la Matrícula en los casos mencionados, se sanciona con el comiso de la nave.

La PATENTE DE NAVEGACION se otorga previa presentación de la Matrícula, siendo ambos documentos indispensables para el ejercicio de la actividad naviera.

La pérdida o inutilización temporal de un buque debe ser comunicada a la Capitanía a que corresponda la Matrícula, dentro de los seis meses de ocurrido el hecho. Cumplido este plazo, se aplica la multa de 500 pesos.

Se exige que los buques deben llevar pintados en la popa "en caracteres de más de 4 pulgadas de largo, su nombre y el número de su Matrícula, y grabado en el palo mayor, en números de más de 3 pulgadas de largo, el número de toneladas de que consta en el Registro".

En cuanto a la nacionalidad de la tripulación, se menciona que hasta el año 1840 debe componerse, por lo menos, de 1/3 de marineros nacidos en los Estados de la Confederación y cumplido este plazo, la proporción debe ser la mitad. Se establece como sanción a los que incumplan este requisito, 50 pesos de multa por cada tripulante que falte en la proporción establecida. En todo caso se prohibe el zarpe de los buques que no completen la dotación conforme a lo dispuesto.

Los Capitanes de buques pueden ser de cualquier nacionalidad hasta 1844, esto es 8 años desde la fecha del decreto. Cumplido este término, deben ser obligatoriamente ciudadanos de alguno de los Estados Confederados.

Se establece la obligación de que los Capitanes admitan a bordo un alumno de las Escuelas Náuticas que se establezcan en los Estados Confederados, a los que debe darse instrucción práctica de maniobra y navegación.

En Diciembre de 1838 se decreta una nueva organización en la Marina que afecta a las Capitanías de Puerto. Se suprime las Comandancias de Marina, centralizando la función de éstas en el Despacho de Guerra y Marina.

Se crean las Comandancias de Apostadero en el Callao, Cobija y Arica bajo las órdenes de los Gobiernos Litorales en el caso del Callao y Cobija y del Prefecto en el caso de Arica.

Las Capitanías de Puerto y Comandancias de Playeros pasan a depender de los Gobiernos Litorales o del Prefecto, según el caso.

Se dispone que los derechos de Capitanías que abonan los buques, se apliquen en beneficio de los mismos puertos.

Un decreto del 19 de Marzo de 1839 dado por Gamarra, modifica una disposición anterior en el sentido de que los Capitanes de los buques nacionales deben ser peruanos y las dotaciones constituídas, por lo menos, con 1/5 de individuos nacidos en el país, teniendo en cuenta la "escasez de marineros peruanos", aplicándose la multa de 50 pesos por cada tripulante que falte en la proporción establecida.

El beneficio que otorga el Reglamento de Comercio para los productos extranjeros internados en buques nacionales, sólo tiene efecto cuando 1/3 de la tripulación es de peruanos.

En un decreto de Agosto de 1840, el Presidente Gamarra reconociendo la falta de "Pilotos facultativos que ejerzan cumplidamente su profesión náutica en la Marina Mercante", autoriza a los propietarios o armadores de buques la contratación de personal extranjero bajo la condición de que éstos sean reconocidos profesionalmente por el Director de las Escuelas Náuticas, al que se le faculta a expedir el correspondiente certificado de idoneidad en su profesión "con el admítase al servicio de la Marina Mercante de la República". Esta autorización excluye la prestación de servicios en el cabotaje que corresponde exclusivamente a ciudadanos en ejercicio "matriculados y examinados de su suficiencia práctica y marinera acreditada ante una Junta del Departamento de Marina."

La prestación de servicios de los tripulantes se regula, conforme a un decreto de Octubre de 1840, por contratos que obligatoriamente deben realizarse con intervención del Capitán de Puerto, debiendo especificarse el

tiempo y naturaleza de los servicios, los viajes que corresponda realizar y el sueldo o ajustes que se convengan. Si la contratación se efectúa en el extranjero, debe hacerse con intervención de un funcionario consular peruano, bajo las mismas condiciones.

La falta de un contrato escrito delimita la responsabilidad en el sentido de que "ni el Capitán podrá reclamar con éxito los servicios del marinero, ni éste los compromisos del Capitán ante los Cónsules o Vice-Cónsules o Capitanes de Puerto de la República."

En esta época la prestación de servicios de un Capitán para dirigir una nave, podía convenirse por un sueldo o sea una locación de servicios o también formando sociedad con el fletador o con los cargadores.

Esta sociedad podía convenirse en dos formas, a "flete común" o "al tercio", cuando el Capitán recibe como retribución una parte del flete, y a "beneficio común sobre la carga" cuando el Capitán participa de las utilidades resultantes de la misma.

Un recuento de la política de personal en la actividad naviera en los primeros veinte años de la República, nos muestra cómo con el trascurso de los años la exigencia de personal nacional para integrar las dotaciones de los buques, es cada vez menor en todos los niveles, Capitanes, Pilotos, y Tripulantes.

En un principio esta exigencia llegaba al 100 o/o, para luego disminuir al 66, 50, 33 y finalmente el 20 o/o de personal peruano.

Este hecho que obviamente responde a una realidad, nos revela las consecuencias de la destrucción de la considerable flota mercante de los últimos años del Virreinato, y luego las interminables guerras internas y externas, el increíble cambio en la legislación por cada gobernante de turno, todo lo cual hizo inevitable la dispersión de la "gente de mar", la frustración de toda posibilidad de organización y desarrollo.

EL REGLAMENTO DE POLICIA DE LOS PUERTOS

El 5 de Agosto de 1840 se pone en vigencia el "Reglamento de Policía de los Puertos" que puede considerarse, por las disposiciones que contiene, como el primer Reglamento de Capitanías.

Este dispositivo señala las normas de procedimiento y de relación a que debe sujetarse el Capitán de Puerto con los Capitanes y Sobrecargos de los buques mercantes en todo aquello que se refiere a la documentación del

buque, recepción y despacho de la nave, control de la correspondencia que se trate a bordo o que se despacha por la Administración principal de correos o estafeta.

El fondeo de las naves en la bahía está sujeto a ciertas reglas, como es el caso de las distancias que se debe mantener entre los buques para lo cual el Capitán de Puerto, teniendo en consideración la dirección prevaleciente del viento, debe fijar las líneas de barlovento y sotavento del fondeadero de los buques. Las naves que se encuentran en estado de "carena, recorrida o parada en las líneas de barlovento" deben ocupar la línea de sotavento. Los buques mayores en franquía, deben hacerlo por la última línea de los fondeados y, en general, cualquier movimiento de los buques requiere la autorización del Capitán de Puerto consultando "siempre para evitar toda ocasión de abordaje".

Se prohibe el despacho de los buques en los días feriados, así como después de las seis de la tarde en los días corrientes. Las embarcaciones menores en faenas de carga o descarga deben suspender toda actividad a las ocho de la noche, iniciando sus labores a las seis de la mañana. Se prohibe a los buques mercantes el saludo de cañón u otro tipo de señales, excepto en caso de emergencia. Se prohibe echar basura en el fondeadero, la que debe guardarse "en tinas para que las boten al sitio señalado por el Capitán de Puerto". Durante la noche los buques deben mantener dos luces, una en la cámara y otra en el rancho de la gente "en farol bien cerrado".

El decreto anterior fue ampliado por otro de la misma fecha en el que se menciona que los Capitanes de Puerto, en su respectiva jurisdicción, son los encargados y responsables de la polícia de los puertos y son los jefes naturales e inmediatos de todo personal matriculado, conforme a las Ordenanzas, esto es de la gente de mar embarcada en los buques de guerra y mercantes, de la gente que sirve en las embarcaciones menores del Resguardo o de dependencias de Marina, del personal de pesca en actual ejercicio mayores de 16 años, del personal que integra las "compañías de cargadores establecidas en los puertos para el servicio del comercio y de los marineros peruanos que barqueen en ellos" y, finalmente, de los individuos de maestranza naval domiciliados en el puerto, estén o no embarcados, al servicio del Estado o de los buques mercantes.

Un tercer decreto de igual fecha (5 de Agosto) previene a los Capitanes de Puerto que las Matrículas que se expidan a los buques nacionales no están sujetas a pago alguno, debiendo expedirse en papel de Sello 5o. Igual gratuidad se concede para la expedición de Matrículas y Pasavantes a las embarcaciones menores dedicadas al cabotaje.

Se señala como tarifa para el arqueo de buques, 1/2 real por tonelada que corresponde abonar al ingeniero constructor que se comisione con este fin y para evitar errores en el cálculo que pueda perjudicar al erario o a los propietarios de buques "se asociará siempre al constructor un Oficial de la Armada" que dé al acto toda la legalidad posible.

En cuanto al personal matriculado sólo se le exigirá dos reales por el valor del boleto impreso que se les expida como constancia de su inscripción.

Ampliando las disposiciones antes mencionadas, en Setiembre de 1841, se da un nuevo decreto prohibiendo a los Capitanes de Puerto ejercer toda actividad relacionada con el comercio, particularmente con la "industria del mar", refiriéndose a la pesca, porque se perjudica a los matriculados de marina "de quienes es propia y exclusiva" esta actividad. La infracción a esta regla se sanciona con la separación del cargo.

LAS MILICIAS NAVALES DE LA REPUBLICA

En un decreto del 6 de Octubre de 1840, se dispone la organización del personal matriculado en las Capitanías de Puerto en una estructura militar bajo la denominación de MILICIAS NAVALES DE LA REPUBLICA.

El personal matriculado comprendía todo aquel relacionado con el diverso quehacer naviero, tales como los carpinteros (de ribera y blanco), calafates, personal de maestranza (herreros, aserradores, hacheros), cargadores, lancheros, fleteros, toneleros, veleros, tasqueros, pescadores de 15 a 50 años conforme a un decreto de Octubre de 1849 y, finalmente, el "Gremio de Mareantes".

El "Gremio de Mareantes" a los que usualmente se les llama "gente de mar", comprende todas las personas empleadas a bordo de los buques dedicados a la navegación marítima, esto es, Capitanes, Pilotos de Altura, Pilotos Prácticos, Contramaestres, Guardianes, Condestables, Marineros y Grumetes.

La organización de la Milicia Naval se basa en la división política administrativa de los Departamentos del litoral.

El cuerpo de las Milicias Navales se divide en los TERCIOS NAVALES tomando cada Tercio Naval el nombre de la Capital del Departamento a que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en él. En esta foma se tienen los Tercios Navales de Moquegua, Arequipa, Lima, La Libertad y Provincia Litoral de Piura cuyos Comandantes principales son, res-

pectivamente, los Capitanes de Puerto de Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita.

Cada Tercio Naval se divide en otros cuerpos que toman el nombre de PARTIDOS NAVALES, cada uno de éstos con el nombre de la Capital de la Provincia a que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en la matrícula del respectivo Partido y que tienen como Comandante Particular a los Capitanes de Puerto a cuya jurisdicción pertenezca la extensión litoral de su matrícula.

La jurisdicción de las Milicias Navales concierne al Ministro de Guerra y Marina con el título de Inspector General de los Tercios Navales, aunque el mando ejecutivo corresponde al Comandante General de Marina con el título de Sub-Inspector General.

Al término de cada mes, el Capitán de Puerto Comandante de un Partido Naval, debe pasar un informe al Comandante del Tercio bajo cuya jurisdicción se encuentra, sobre el efectivo y especialidades del personal matriculado. A su vez, el Capitán de Puerto Comandante de un Tercio Naval, informa trimestralmente al Sub-Inspector General sobre las matrículas bajo su mando. Anualmente, el Sub-Inspector General forma un estado general de toda la fuerza de las Milicias Navales y que se remite al Gobierno por conducto del Ministro del Ramo.

La organización de las Milicias Navales en el año de 1847, era la siguiente:

TERCIO NAVAL	PARTIDO NAVAL
LIMA	Callao
	Ica
	Chancay
PIURA	Paita
	Tumbes
LIBERTAD	Trujillo
	Pacasmayo
	Lambayeque
AREQUIPA	Islay
MOQUEGUA	Arica
	Iquique
	Ilo

La organización de las Milicias Navales de la República, quedó de hecho abolida con la ley 1569 del 22 de Junio de 1912, sobre el Servicio Militar Obligatorio y por el Reglamento de Conscripción Naval a que se refiere el decreto de 17 de Junio de 1916. Sin embargo, no es sino hasta el 15 de Agosto de 1919 en que cesa en sus funciones la Comandancia Principal de las Milicias Navales, conforme al decreto de organización de la Dirección General de Marina.

NOTAS AL CAPITULO

(1) El 28 de Diciembre de 1825, el General Bolívar decreta en Chuquisaca que desde el 1o. de Marzo de 1826 queda habilitado como Puerto Mayor de Bolivia, en la costa de Atacama, el de Cobija, con el nombre de "Puerto La Mar", debiendo organizarse en el mismo las dependencias que aseguren la recaudación de los derechos que correspondan a la hacienda pública, encargando al General Sucre el cumplimiento del decreto.

El nombre de Puerto La Mar, en homenaje al Mariscal La Mar vencedor en Junín y Ayacucho, se mantuvo a lo largo del Siglo XIX y así figura en las Cartas hidrográficas levantadas por Fitz Roy entre 1834 y 1835, publicadas por la Oficina del Almirantazgo Británico.

(2) Esta declaración del bloqueo motiva al Contralmirante Sir Walter Otway, Jefe de las Fuerzas Navales Británicas de la Estación Naval de Sud América con base en Río de Janeiro, una directiva al Comodoro Coghlan, Comandante de la fragata FORTE en el Callao, expresándole que sólo puede considerarse bloqueado un puerto si se mantiene frente a él una fuerza efectiva y por tanto "volverá Ud. a apoderarse de todos los buques ingleses que hayan sido apresados so pretexto de haber violado un bloqueo que realmente no es efectivo; más, tendrá Ud. especial cuidado de no molestar a ningún buque que haya sido apresado por haber quebrantado un bloqueo en forma; estas mismas instrucciones dará Ud. a los Comandantes bajo su dependencia."

El proceso jurídico del bloqueo, entendiéndose como tal toda restricción contra el comercio enemigo, tiene su origen en una resolución de Eduardo III (1312-1377), Rey de Inglaterra, durante la Guerra de los Cien Años, prohibiendo la entrada a puertos franceses de buques extranjeros bajo pena de captura o destrucción.

Esta disposición fue adoptada por Holanda en 1584 contra los puertos españoles de la costa flamenca, a los que se prohibe el ingreso de barcos neutrales. Bajo esta norma en 1780 Inglaterra decreta el bloqueo de las costas de Francia y España y los atropellos que se cometen contra el tráfico neutral da origen a la formación de las Ligas de Neutralidad Armada (1780 y 1800) que pretenden se fijen normas para el bloqueo exigiendo que éste se considere efectivo por la presencia inmediata de buques en los puertos bloqueados.

Esta exigencia fue recogida en la Declaración de París de 1856, primera reglamentación importante sobre la guerra marítima, que establece "el bloqueo, para obligar, debe ser efectivo, es decir, manteniendo por una fuerza suficiente para impedir realmente el acceso al litoral enemigo". El Perú se adhirió a esta Declaración el 5 de Octubre de 1857.

En el curso de este siglo, en 1909, la Declaración de Londres trata de reglamentar el ejercicio del bloqueo en tiempo de guerra; señalando la exigencia de la declaración, la notificación y la determinación de la zona bloqueada, fijando excepciones y casos en que se considere suspendido.

La realidad de la I y II Guerra Mundial ha impuesto nuevas modalidades en la guerra marítima adquiriendo características cada vez más absolutas. La situación jurídica de la neutralidad pasa a un plano secundario con las declaraciones de zonas bloqueadas de gran amplitud o zonas de operaciones militares que abarcan extensas zonas marítimas, el empleo en gran escala de minas y otra clase de medida como el destino hostil, las listas de contrabando, las listas negras, etc. en que los intereses de los neutrales quedan a merced de las eventualidades de un conflicto.

(3) En el pueblo de Paucaparta las tropas de Santa Cruz rodean a las de Blanco Encalada a las que pudo destruir fácilmente. Sin embargo, Santa Cruz acepta abrir negocios y así se llega al incomprensible tratado de Paucarpata el 17 de Noviembre de 1837.

Por este tratado se declara la paz perpetua y amistad entre ambos Estados. Se señala el plazo de 6 días para la devolución de los buques apresados en el Callao. Se acuerda respetar el principio de la no intervención en los asuntos internos de cada país. Se ofrece a los peruanos llegados en las fuerzas restauradoras como "si no hubiesen llegado". Se reconoce a Chile la deuda por el empréstito de la guerra de independencia. Se permite al ejército chileno reembarcarse en 6 días con sus armas y bagajes.

(4) A mediados de Mayo de 1836 la corbeta LIBERTAD fué despachada a Centro América con deportados políticos. En viaje de regreso, luego de algunos incidentes en Guayaquil, asume el mando del buque el Alférez de Navío Pedro Santillán y es bajo este comando, en ruta al Callao, que el Piloto holandés Leoncio Segnoret y el Práctico ecuatoriano Manuel Uranga y otros complotados capturan el buque y se dirigen a Valparaíso donde lo entregan a las Autoridades. Manuel I. Vegas en su "Historia de la Marina de Guerra del Perú", relata que ambos sublevados fueron recompensados económicamente y qu Segnoret fue admitido en la Marina de Guerra de Chile en calidad de Oficial.

(5) Pacificado el país a mediados de 1836, el Presidente del Estado Nor Peruano, Orbegoso, siguiendo una política de economías autoriza el fletamento de algunos buques del Estado para tráfico comercial, modalidad usual a lo largo de la República.

En el expediente instruído para averiguar sobre los buques peruanos apresados por Chile en la época de la Confederación (Libro de Informes No. 405 - Documento del Museo Naval del Perú), el Capitán de Navío Francisco Forcelledo, Comandante General de Marina y Gobernador de la Provincia del Callao, envía un informe al Despacho de Marina, en uno de cuyos párrafos se lee lo siguiente:

"La fragata MONTEAGUDO y el bergantín ORBEGOSO de la pertenencia del Estado y fletados el primero a D. José Manuel Quiroga y el segundo a D. Vicente Uriston-do para negocios particulares, según consta de los supremos decretos y testimonios de escrituras de fletamento que obran en el expediente, fueron apresados en las costas de Chile con patente de navegación mercantil y no han sido devueltos".

Estos buques que salieron del Callao el 2 y 7 de Julio de 1836, provistos de sus respectivas Patentes de Navegación Mercantil, con despachos para Guayaquil y Centro América, fueron subrepticiamente utilizados por el general Freire, ex-Presidente de Chile refugiado en Lima, para dirigirse a Chiloé con unos cuantos adictos, embarcándose él mismo en el bergantín ORBEGOSO.

A la altura de las islas Juan Fernandez se rebela la tripulación de la fragata MONTEAGUDO (ex-MILAGRO en los años del Virreinato), y entrega el buque a las autoridades de Valparaíso, circunstancias que facilita el apresamiento del bergantín ORBEGOSO en aguas de Chiloé y la captura del General Freire.

Pretextando un supuesto apoyo del Gobierno peruano a esta aventura, el 13 de Agosto de 1836 zarpan de Valparaíso el bergantín AQUILES y goleta COLOCOLO con instrucciones de apoderarse de los buques peruanos que encuentren y conducirlos a Chile. Para disfrazar esta desusada misión viaja a bordo Victorino Garrido con el título de Comisionado. En la madrugada del día 21 de Agosto fondean en el Callao los buques chilenos, cuyo comando cumple visitas al Comandante General de Marina y Capitán de Puerto del Callao.

En la noche del mismo día, tripulantes chilenos se deslizan por las cubiertas de la barca SANTA CRUZ (a) Limeña; bergantín AREQUIPEÑO (ex-Rápido) y la goleta PERUVIANA, cuyas dotaciones habían sido licenciadas y los alejan de la bahía fuera del alcance de los cañones del puerto. En el planeamiento de este acto de rapiña tuvo activa participación el Cónsul de Chile, Ventura Lavalle.

El historiador chileno Vicuña Mackenna califica esta captura de buques sin que mediaria conflicto alguno entre ambos países, como "uno de los actos más odiosos que se registran en los anales de nuestras Repúblicas".

En su época este acto de piratería fue celebrado en Chile como una proeza heroica.

(6) VICUÑA MACKENNA. . . . D. Diego Portales - Valparaíso, 1863.

(7) En los últimos meses de 1838, el General Santa Cruz dispone el refuerzo de la Escuadra Protectoral organizando una flotilla formada por la corbeta EDMOND, goleta SHAMROCK y barca MEXICANA que pone a órdenes del marino francés Juan Blanchet. Esta escuadrilla levanta el bloqueo del Callao, recupera al bergantín AREQUIPEÑO en supe y hunde a los trasportes chilenos SALDIVAR y SAN ANTONIO.

El 12 de Enero de 1839, al cumplirse un año de comabte de Isalay, Blanchet ataca en Casma a la Escuadra de Chile formada por la corbeta CONFEDERACION, bergantín VALPARAISO, barca SANTA CRUZ y trasporte ISABEL y les ocasiona tales daños que los obliga a inmovilizarse en puerto. En esta acción muere el marino francés Blanchet.

(8) En los primeros días de Mayo de 1930 llega al Callao el bergantín goleta HIDALGO con bandera mexicana, procedente de Guaymas, con un cargamento de mercaderías, además de oro y plata en barras y monedas, con un valor estimado de 30,000 pesos, consignado a un comerciante británico.

Al no tener su documentación en regla fue detenido el buque en aplicación del Reglamento de Presas de 1822 que prevé la apertura de un juicio "si se encontrare algun buque en los mares litorales, o sujetos a jurisdicción del Estado, navegando sin patente y demás documentos necesarios, u otros que sean simulados".

El Juzgado que intervino en la causa declaró a la nave y cargamento "buena presa" dejando a salvo el derecho de los intereses contra el trasportista. La sentencia fue confirmada por un Tribunal superior. El oro y la plata embargados fueron utilizados para la acuñación de monedas.

En esta situación, el representante consular británico en Lima Patrick Kelly, interviene y formula una reclamación al Ministro de RR.EE. José María Pando, que la ignora. Es entonces que el Vice-Cónsul Kelly compromete al Comodoro de la fuerza naval británica en el Callao, Capitán de Navío Henry Dundas, para que se apodere de la corbeta LIBERTAD, en viaje de Islay al Callao, con un cargamento de dinero y retire del buque el monto de lo embargado en el Hidalgo.

El 16 de Mayo, al tiempo de tomar su fondeadero, la corbeta LIBERTAD es rodeada por los buques de guerra británicos SAPHIRE y TRIBUNE, retirando del buque peruano 12.000 pesos.

La arbitraria intervención británica en los asuntos internos del país da lugar a un fuerte entredicho que culmina con el retiro de los Vice-Cónsules Kelly y Willimot y la suspensión de las relaciones consulares hasta 1833 en que son reanudadas con el nombramiento del Cónsul Bedford Hinton Wilson.

(9) El Tratado de Amistad y Alianza con Ecuador, tal como lo resalta Jorge Basadre en su "Historia de la República del Perú", tiene particular importancia porque se reconoce el estado posesorio del Perú sobre Tumbes, Jaén y Maynas.

La Constitución de Ecuador de 1835 reconoce y sanciona como base de su organización política, lo siguiente: "El territorio de la República del Ecuador, comprende el de las Provincias de Quito, Chimborazgo, Imbabura, Guayaquil, Manabí, Cuenca, Loja y el Archipiélago de Galápagos, cuya isla principal se conoce con el nombre de Floriana. Sus límites se fijarán por una ley de acuerdo con los Estados limítrofes." (Art. 3º. de la Carta).

Movimiento Marítimo

DEL PUERTO DEL CALLAO EN EL AÑO 1837

ENTRADAS													SALIDAS												
Inglesa	Francesa	Hamburguesa	N. americana	Sardas	Colombiana	Mejicana	C. americana	Dinamarquesa	Prusiana	Belga	Chilena	Nacional		Nacional	Chilena	Belga	Dinamarquesa	C. americana	Mejicana	Colombiana	Sarda	Prusiana	N. americana	Hamburguesa	Francesa	Inglesa
7	1	1	9	0	8	0	1	0	0	0	0	0	Enero.....	0	1	0	0	0	1	7	0	0	13	1	1	9
8	4	0	6	1	14	0	2	0	0	0	0	0	Febrero....	0	0	0	1	0	0	11	0	0	4	0	1	12
9	2	1	8	0	9	0	4	1	0	0	0	1	Marzo.....	1	0	0	0	1	0	10	0	0	5	0	3	9
10	2	0	4	2	6	0	3	0	0	0	0	1	Abril.....	2	0	0	0	4	0	10	0	0	2	1	4	7
13	2	0	3	0	9	0	3	0	1	0	0	0	Mayo.....	2	0	0	0	3	0	9	2	0	3	0	1	16
11	1	1	4	9	10	9	1	0	0	0	0	0	Junio.....	2	0	0	0	2	0	10	0	1	4	0	0	16
16	1	0	1	0	10	0	2	0	0	0	0	0	Julio.....	0	0	0	0	2	0	8	1	0	1	0	1	17
15	1	0	3	1	13	0	2	0	1	1	0	0	Agosto....	0	0	0	0	2	0	13	0	1	2	0	1	14
17	2	2	6	1	9	0	2	0	0	0	0	2	Setiembre.	3	0	0	0	3	0	9	0	0	3	1	2	13
11	3	1	5	1	12	0	2	0	0	0	0	3	Octubre...	1	0	1	0	1	0	11	2	0	0	3	1	16
18	1	1	4	1	11	1	1	0	0	0	0	0	Noviembre	1	0	1	0	0	0	10	2	0	0	5	1	3	15
15	2	0	1	2	8	1	3	1	0	0	0	1	Diciembre	0	2	0	0	3	0	7	0	0	3	0	3	10
150	22	7	54	10	119	11	20	2	2	1	1	10	= 415	18	3	2	1	21	1	115	7	2	61	6	21	134	= 422

Este cuadro, tomado de ANALES DE LA HACIENDA PUBLICA, que corresponde al tráfico marítimo en el Callao en 1837, presenta aspectos interesantes. La ausencia de buques peruanos se explica por corresponder a la etapa de guerra a la Confederación Perú-Boliviana en que los buques nacionales toman bandera colombiana o Centroamericana. El tráfico británico resulta el más importante cubriendo el 36 °/o del movimiento marítimo que obviamente corresponden a naves de porte mayor.

CAPITULO IV

1842 – 1851

De Manuel Menéndez a Ramón Castilla – El Registro de buques mercantes y Pilotos en el Tercio Naval de Lima en 1842 - La exportación de guano y su significado como base y sustento de una Marina Mercante – La exportación del salitre - Diversas disposiciones sobre puertos en función del comercio exterior - La categorización de los Puertos – El "Reglamento de Estadística" en la actividad naviera - La Marina Mercante y la Milicia Naval del Perú en 1847 - La Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante de 1848 - La Comisión del bergantin GAMARRA a California - Los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación con Gran Bretaña e Irlanda, Bélgica y Estados Unidos de Norte América - La Convención sobre Comercio y Navegación Fluvial con Brasil en 1851 - La Marina Mercante nacional en la primera etapa de introducción de colonos chinos.

CAPITULO IV

1842 – 1851

DE MANUEL MENENDEZ A RAMON CASTILLA

A la muerte del Presidente Agustín Gamarra en Ingavi (18 de Noviembre de 1841) asume el Poder Ejecutivo D. Manuel Menéndez, Presidente del Consejo de Estado, que decide la continuación de la guerra.

Las tropas bolivianas son desalojadas de los Departamentos del Sur y es en estas circunstancias que Chile ofrece su mediación representado por el Ministro Ventura Lavalle a quien, entre otras instrucciones de su Gobierno, se le autoriza a aceptar cualquier demanda de Bolivia sobre el puerto de Arica a cambio de una suma de dinero que se consideraría como un pago a cuenta de lo que el Perú adeudaba a Chile.

El 7 de Junio de 1842 se firma el Tratado de Paz de Puno, renunciando ambos países a cualquier reclamo sobre indemnizaciones por gastos de guerra. Se reconoce que las partes contratantes pueden regular con entera independencia las leyes fiscales en sus respectivos territorios y establecer relaciones de comercio como mejor convenga a sus propios intereses.

Al producirse el restablecimiento de la paz, el Presidente del Consejo de Estado convoca a elecciones para los cargos de Presidente y representantes a Congreso, surgiendo como candidatos a la Presidencia al General Antonio Gutiérrez de la Fuente, Comandante del Ejército que se forma en el Cuzco después de la derrota de Ingavi y el General Juan Crisóstomo Torrico, Jefe de las tropas ubicadas en el norte.

A fines de Julio del mismo año, el General Gutiérrez de la Fuente desconoce la autoridad de Menéndez y proclama como Jefe del Poder Ejecutivo al 2do. Vice-Presidente del Consejo de Estado, General Francisco Vidal. Casi al mismo tiempo el General Torrico se subleva y asume el poder con el título de Jefe Supremo.

Los dos jefes que derrocan a Menéndez, cada uno por su lado, se enfrentan en una guerra civil que culmina en el mes de Octubre en que tiene lugar la batalla de Agua Santa, en las proximidades de Ica, con la derrota de Torrico y su huída a Lima, para después refugiarse en un buque de guerra francés y salir del país rumbo a Valparaíso.

El General Vidal ingresa a la Capital a fines de Octubre y oficia al Consejo de Estado para que se haga cargo del Poder Ejecutivo el 1er. Vice-Presidente del mismo, D. Justo Figuerola, quien se excusa de asumir el cargo por razones de salud, lo que da oportunidad al General Vidal para ser reconocido como nuevo Jefe de Estado. En esta época, Manuel Menéndez, Presidente del Consejo, se encontraba fuera del país.

En Febrero de 1843 parte del Sur de la República se pronuncia a favor del General Manuel I de Vivanco quién se proclama Supremo Director. A este movimiento se pliega la escuadra al mando del Capitán de Navío Juan Panizo respecto al que el General Vidal decreta "a la corbeta YUNGAY y a todos los buques de guerra que se defeccionaren de la obediencia del Gobierno, fuera de la protección de las leyes patrias, y desde luego, reputados como piratas.

El 15 de Marzo el General Vidal hace entrega del mando supremo a Justo Figuerola "como que es el inmediato llamado por la Constitución a ejercer el Poder Ejecutivo a falta del Presidente de la República y del Presidente del Consejo de Estado".

A fines del mismo mes la guarnición de Lima se pliega al General Vivanco y ésta hace su ingreso a la Capital el 7 de Abril.

En el mes de Mayo comienza un nuevo movimiento revolucionario en Arica y Tacna encabezado por el General Domingo Nieto, quien proclama la legalidad del Gobierno de Justo Figuerola, este movimiento es secundado por el General Ramón Castilla en Tarapacá.

En forma independiente surge en Puno en el mes de Julio otra revuelta contra Vivanco, bajo la dirección de los Generales Torrico y San Román. Este movimiento fue sofocado por las tropas vivanquistas al mando de Fermín del Castillo quien luego dirige su actividad contra Nieto y Castilla, que a su vez derrotan a las tropas de Vivanco en las batallas de Pachía y San Antonio, el 29 de Agosto y 28 de Octubre respectivamente, extendiéndose la revolución "constitucionalista" por todo el Sur de la República.

Con estas victorias se forma en el Sur la Suprema Junta de Gobierno Provisiorio de la República bajo la presidencia del General Nieto, con los Generales Ramón Castilla, Miguel San Román y José Félix Iguaín. Al fallecimiento del General Nieto, asume la Presidencia de la Junta el General Castilla.

A fines de Noviembre de 1843, dejando el mando supremo a cargo del Prefecto de Lima D. Domingo Elías, el Supremo Director Vivanco abandona la Capital para combatir a las fuerzas "constitucionales". Una vez alejado de la Capital, el Prefecto Elías se proclama, Junio de 1844, Jefe Político y Militar de la República "con el fin de salvar la situación azarosa del país, hasta que la voluntad nacional le designe un sucesor."

El 22 de Julio tiene lugar la batalla de Carmen Alto con la derrota de Vivanco y su fuga a Islay, su apresamiento en el Callao y destierro del país.

El 10 de Agosto Domingo Elías devuelve el mando supremo al 1er. Vice-Presidente del Consejo, Justo Figuerola, que también es reconocido por la Suprema Junta de Gobierno que preside el General Castilla. A comienzos de Octubre asume la Jefatura del Gobierno D. Manuel Menéndez, quien declara nulas las disposiciones del titulado Supremo Director.

El 14 de Agosto los buques de S.M.B. DUBLIN y CORMORANT proceden sorpresivamente contra los buques peruanos fondeados en Islay, corbeta YUNGAY, barca LIMEÑA y goletas LIBERTAD y JESUS, culminando esta agresión con el bombardeo de Arica. Este incalificable atropello termina con un acuerdo, 30 de Mayo de 1845, en que se hace constar que el Gobierno del Perú se ve obligado a aceptarlo cediendo al imperio de las circunstancis y a la intimidación armada. (1)

El 10 de Diciembre el General Castilla declara el receso de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio, reconoce la autoridad legal del Presidente Menéndez y hace entrega del mando de sus tropas.

En los comicios populares que tienen lugar conforme a las convocatorias formuladas por los Gobiernos de Figuerola y Menéndez, resulta elegido Presidente Constitucional el General Ramón Castilla y Marquesado, quien en la misma fecha de su proclamación, 19 de Abril de 1845, declara "el poder en mis manos, será el poder de las leyes y de la Nación." Este es el hombre que siempre reclamó el voto de los pueblos, el "Soldado de la Ley".

Al reseñar el período republicano desde la Proclamación de la Independencia hasta 1845, Pedro Emilio Dancuart en sus "Anales de la Hacienda Pública", hace la siguiente apreciación:

"Estas páginas ensangrentadas de la Historia nos dicen que en 24 años, nada hubo organizado ni estable; que la República tuvo 10 Congresos, 7 Constituciones, 53 Gobiernos y no menor número de Ministros de Hacienda, hasta corresponderle a cada mandatario un promedio de 5 meses 13 días de poder".

"Esta vertiginosa inestabilidad explica la subsistencia, en gran parte, de las leyes y prácticas fiscales de la época del Coloniaje, que no hubo tiempo ni tranquilidad para reemplazar con una organización adecuada, y permite apreciar el desorden y oscuridad de la administración fiscal de esa época".

Se inicia con el Gobierno de Castilla una etapa de orden, libertad y progreso por un período de 6 años, hasta el 20 de Abril de 1851, en que asume la Presidencia Constitucional de la República el General José Rufino Echenique.

EL REGISTRO DE BUQUES MERCANTES Y PILOTOS EN EL TERCIO NAVAL DE LIMA EN 1842

El primer documento oficial que se dispone en la República señalando la relación nominal de los buques mercantes mayores y menores así como de los Pilotos registrados en la Matrícula del Callao, se encuentra en un Informe del Capitán de Fragata Ramón Valencia, Comandante Principal del Tercio Naval de Lima y Capitán de Puerto del Callao, al Ministro de Guerra y Marina de fecha 11 de Marzo de 1842.

Este informe si bien limita la información al puerto del Callao, tiene particular importancia como punto de partida de la Marina Mercante nacional en la República.

La primera parte del documento, cuyo original se encuentra en los Archivos del Museo Naval del Perú, menciona la siguiente:

RELACION NOMINAL DE BUQUES NACIONALES, MAYORES Y MENORES, INSCRIPTOS EN LA MATRICULA DEL TERCIO NAVAL DE LIMA, CON EXPRESION DE SUS PARTES

Fragatas

JOVEN AMALIA	399 TR
LIBERTAD	316
ROSA DE LIMA	570

Barcas

JOVEN CORINA	352
SIRENA	250
ROSA	288

Bergantines

MERCEDES	180
TRES AMIGOS	198
CAROLINA	92
VELOZ	165
FELIZ	106
MARINA JOSEFA	277
LABRADOR	253

JOSEFINA	121	
ANA	250	
NICARAGUA	205	
ROSA	176	
PERU	147	
AYACUCHO	250	
JUAN ESTEBAN	126	
ASCENCION	159	

Bergantín-Goleta

VELOZ JOSEFA	106	
SALMON	119	
MARGARITA	54	
JOVEN CECILIA	66	
MARIA FRANCISCA	60	
JOVEN IQUEÑA	139	
BELLA CARMEN	66	
LORETO	81	
MANUEL ADOLFO	135	
SAN JOSE	35	
RIMAC	53	
FLORA	60	
DANIEL O'CONNELL	100	
JESUS	108	
MAQUINGUAYO	125	TR
CRUZADOR	126	
DELMIRA	83	
PAQUETE PERUANO	167	
ISABEL	156	
EMPRENDEDOR	166	
HUARMEYANO	123	
FORTUNA	121	
ADONIS DE LA FLOR	99	

Goletas

CAUPOLICAN	100	
DOLORES	89	
ATLANTA	115	

VIRGINIA	94
ELOISA	25
PERU	85
RECURSO	44
JOVEN TERESA	129
TORIBIA	76
CARMEN	34
MARIA	24
ADELA	26
SAN FRANCISCO	34
FLORITA	40

Balandras

INDEPENDENCIA	32
CARMEN	10

Resumen

3 Fragatas	1.285	TR	428 Promedio
3 Barcas	890		297
15 Bergantines	2.705		180
23 Bergantín-Goletas	2.348		106
14 Goletas	924		66
2 Balandras	42		21
	8.141	TR	

En cuanto al personal hay que señalar el hecho de que no figuran Capitanes ni Primeros Pilotos, que hay que suponer no los había.

Debe entenderse que la denominación de Piloto (o Piloto de Altura) se aplica al personal calificado para dirigir la navegación por observación astronómica y se distingue del Piloto Práctico en que éste sólo está calificado para conducir la navegación de cabotaje.

La relación de Pilotos del documento original, ha sido modificada agrupando a este personal por nacionalidades para facilitar una mejor apreciación sobre el personal peruano en relación con el de otros países.

El informe del Capitán de Puerto del Callao es el siguiente:

RELACION DE LOS PILOTOS DE ALTURA Y PILOTOS PRACTICOS INSCRIPTOS EN LA MATRICULA DEL TERCIO NAVAL DE LIMA CON INDICACION DE NACIONALIDAD

Segundos Pilotos	Nacionalidad
Pedro Lizárraga	Perú (Bellavista)
Manuel Francisco Herrera	Perú (Paita)
José María Sevilla	Perú (Lambayeque)
Antonio Valle Riestra	Perú (Lima)
Agustín Arriola	Perú (Lima)
José María Rodríguez	Perú (Lima)
José P. García	Perú (Lima)
Guillermo Black	Inglaterra
Ricardo Catter	Inglaterra
Guillermo Mitchel	Inglaterra
Alejandro Lumsden	Inglaterra
Roberto Robinson	Inglaterra
Guillermo Jones	Estados Unidos
Eduardo S. Ysup	Estados Unidos
Juan Brown	Estados Unidos
Juan Best	Estados Unidos
José Brock	Estados Unidos
Santiago Gotuzzo	Génova
Pablo Salvatiey	Génova
Fernando Zavala	Génova
José Gandarías	España
José Negrete	España
Enrique De Brot	Francia
Alejandro Latapié	Francia
Federico Condell	Escocia
Carlos Douglas	Escocia
Roberto Marshall	Irlanda
Guillermo Ashews	Irlanda
José Cevallos	Ecuador
Pedro Santillán	Ecuador

Juan B. Mazzini	Italia
Lorenzo Bertoloto	Italia
Federico West	Dinamarca
Bernardo Tèncate	Holanda
José Silva Amosa	Portugal
Francisco Pereira	Brasil
Felipe San Julián	Chile
Benito Caso	Bolivia

Terceros Pilotos

Fermín Ascencios	Perú
Antonio Azcona	Perú
Pedro Semclerk	Inglaterra

Pilotos Prácticos

Narciso Vásquez	Perú (Iquique)
José Benavides	Perú (Callao)
Camilo Santibáñez	Perú (Callao)
Felipe Legay	Perú (Islay)
Narciso Leal	Perú (Paita)
Victoriano Cárcamo	Perú (Paita)
Juan Caballero	Perú (Paita)
Manuel Pío Rodríguez	Perú (Paita)
José María Pimentel	Perú (Paita)
Pedro Fletcher	Inglaterra
Carlos Wilson	Inglaterra
Alejandro Millón	Inglaterra
Santiago Roland	Inglaterra
Roberto Debron	Inglaterra
Guillermo Smith	Inglaterra
Roberto Hobson	Inglaterra
Carlos Costa	Italia
Narciso Chandier	Italia
Antonio Gianella	Italia
Francisco Gazzoli	Italia
Miguel Bregante	Italia
Nicolás Salomón	Italia
Esteban Parodi	Italia
Tomás Bozano	Italia

Francisco Nebril	España
José María López de Haro	España
Juan B. Erezema	España
Juan Lafont	España
Joaquín de la Torre	España
Juan Pablo Goumart	Francia
Juan Duval	Francia
José Luis Rocha	Portugal
Domingo Azaña	Portugal
Francisco Valega	Génova
Bartolomé Selle	Génova
Gerónimo Shutt	Holanda
Manuel Zapata	Chile

A continuación un Cuadro resumen:

Nacionalidad	2do. Piloto	3er. Piloto	Piloto Práctico	Total
Perú	7	2	9	18
Inglaterra	5	1	7	13
Italia	2	—	8	10
España	2	—	5	7
Estados Unidos	5	—	—	5
Génova	3	—	2	5
Francia	2	—	2	4
Portugal	1	—	2	3
Escocia	2	—	—	2
Irlanda	2	—	—	2
Ecuador	2	—	—	2
Holanda	1	—	1	2
Chile	1	—	1	2
Dinamarca	1	—	—	1
Brasil	1	—	—	1
Bolivia	1	—	—	1
Totales	38	3	37	78

En el Cuadro anterior donde se aprecian 16 nacionalidades, el 23 o/o de los Pilotos y Pilotos Prácticos inscritos en el Tercio Naval de Lima corresponde a peruanos.

LA EXPORTACION DE GUANO Y SU SIGNIFICADO COMO BASE Y SUSTENTO DE UNA MARINA MERCANTE

Durante cuadro décadas el guano y en menor escala el salitre se convirtieron en los productos de exportación dominantes en una época que coincide con la decadencia en la explotación de los metales preciosos.

Es a este período comprendido entre el primer contrato de exportación en 1840 hasta la liquidación de las guaneras después de la Guerra en 1879, que ha dado en llamarse la "era del guano" por la influencia que tuvo en la economía y en las finanzas, así como en el proceso político del país.

El guano, como es de todos conocido, se utilizaba en forma intensiva en la agricultura desde los tiempos pre-hispánicos. En épocas mas recientes el tráfico de este fertilizante tenía cierta magnitud y ya se encontraban embarcaciones dedicadas exclusivamente a su acarreo, y era usual la denominación de "buques guaneros" a los mismos desde los últimos años del Virreinato, siendo este tráfico particularmente importante entre Punta de Lobos en Tarapacá e Islay. Sólo para citar un ejemplo mencionamos que en 1818 el bergantían corsario MAYPU (a) Lanza Fuego, captura en Iquique, 29 de Agosto, a la corbeta PAULA "que se dirigía al Pabellón (de Pica) a cargar etucino", en Pisagua captura al bergantín guanero SAN PEDRO y en Pacocha, 5 de Setiembre, al barco guanero SAN JUAN DE DIOS.

La primera disposición en la República relacionada con la explotación del fertilizante se encuentra en un decreto del 23 de Julio de 1830, en que se autoriza la extracción de los yacimientos, libre de todo derecho. En el Reglamento de Comercio de 1840 se incluye una disposición mencionando que en las Caletas habilitadas se permite el tráfico de guano. Hasta entonces el producto no era artículo de exportación.

La inclusión del guano como producto de exportación comienza con la autorización otorgada por el Gobierno de Gamarra, 10 de Noviembre de 1840, aceptando una propuesta de D. Francisco Quirós para tomar en arrendamiento las "islas descubiertas de la propiedad del Estado y aquellas por descubrir, y tendrá por solo objeto la exportación del guano para el extranjero, sin que el arrendamiento pueda aplicar el privilegio a otras sustancias o productos conocidos, ni perjudicar en ninguna manera los establecimientos que para otro género de trabajo existan al presente o de igual clase se formasen en las enunciadas islas, ni afectar sobre el territorio de ellas o sus vecinos ninguna especie de derechos señoriales, imponerles gravamen de ninguna especie, o limitar o perturbar sus actuales trabajos".

Esta concesión no afectaba a las embarcaciones dedicadas a la explotación del guano con destino a la agricultura nacional.

El arrendamiento de las islas, con derecho exclusivo de exportación del fertilizante, se extiende por 6 años por el pago de 60.000 pesos, con un adelanto de 40.000 pesos (38.500 en créditos de la moneda y 1.500 en dinero), 10.000 pesos a los 12 meses y 10.000 restantes a los 2 años de celebrado el contrato. Se declara que la extracción, reembarque o trasbordo del abono, sin conocimiento y previo permiso escrito del arrendatario, cae en comiso.

Poco después, 4 de Diciembre del mismo año, el contrato afectuado con Quirós se extiende por 3 años más "sobre los seis forzosos, bajo la condición de enterar en la Tesorería General, al comenzar los referidos tres años, quince mil pesos, y a los dieciocho meses, otros quince mil; y considerando que las islas nombradas del Lagarto y de San Félix o Panquisa son de la propiedad del Perú, entiéndanse incluídas en el contrato celebrado con Quirós, relativo a la extracción de guanos".

El 17 de Diciembre a una nueva solicitud de D. Francisco Quirós, para que se extienda a determinados puntos de la costa la explotación del guano por razón de que la denominación de "islas de guano" equivocadamente usada se entiende que abarca también aquellas penínsulas donde igualmente se encuentran depósitos, el Gobierno declara que "la Punta Lobos, el Pabellón de Pica y demás lugares de la costa del Perú donde se produce guano, quedan incluídos en el contrato celebrado por nueve años con D. Francisco Quirós".

Para el control de los embarques se decreta, 16 de Junio de 1841, que toda embarcación que salga con destino a las islas Chincha, debe obligatoriamente fondear en el puerto de Pisco para la visita e inspección correspondiente.

En esta forma, sin limitación alguna de la cantidad exportable, se arriendan todas las islas y lugares de la costa donde se encuentra guano, por 9 años, por el pago de 10.000 pesos anuales.

El contrato anterior fue anulado el 27 de Noviembre de 1841 "por ser eminentemente perjudicial a los intereses nacionales". Sin embargo a esa fecha se llegó a exportar 6.125 toneladas de guano en 23 buques. El destino de la carga fue la Gran Bretaña, excepto dos lotes enviados a Francia y Bélgica. (2)

Menciona Ricargo Vegas García en su "Historia del Guano" que el flete pagado fluctuó entre 17 y 27 pesos por tonelada y el precio de venta, en pro-

medio, de 130 pesos por tonelada. Menciona igualmente que en Lima se tuvo conocimiento de esta alta cotización por un informe del Capitán Bowskell, de la barca inglesa DIXON, que arribó al Callao con un cargamento de carbón para retornar con guano.

Poco después de declararse nula la concesión otorgada a Quirós, se firma un nuevo contrato el 8 de Diciembre de 1841, esta vez por el Estado en sociedad con el mismo Quirós y Aquiles Allier, por el término de 5 años, conviniendo que la utilidad líquida sería distribuída, en el primer año, 64 o/o para el Estado y 36 o/o para los asociados y en los cuatro años siguientes correspondería 2/3 para el Estado y 1/3 a los asociados.

Por el nuevo arreglo Quirós y Allier se obligan a informar al Gobierno sobre las ventas del producto, fletamento de buques, consignaciones y, en general, todas las operaciones de comercialización. Los embarques quedan sujetos a que el despacho final se efectúe por la aduana del Callao.

Se limita la extracción del guano a la isla norte del Grupo de las de Chincha, debiendo los Capitanes de buques recabar previamente el permiso de Quirós y Allier, los que a su vez se obligan a informar al Ministerio de Hacienda del despacho de dichas autorizaciones, acompañando el duplicado del contrato celebrado con el Capitán. Al término del embarque deben remitir al Ministerio uno de los Conocimientos de Embarque, firmado por el Capitán de la nave trasportista.

Quirós y Allier se comprometen a traer al Callao en el plazo de 12 meses, dos embarcaciones a vapor de unas 400 toneladas cada una, para prevenir con dichos buques la sustracción clandestina de guano, "entendiéndose que la construcción de dichos buques ha de ser a propósito para el servicio de guerra y que han de traer un cañón giratorio del calibre de treinta y seis y las carronadas precisas", debiendo satisfacerse el valor de los buques con los fondos de la sociedad si es que ésta tiene una duración mayor del año, en caso contrario el Estado asume el costo de los buques.

Los asociados Quirós y Allier se comprometen a entregar a la Tesorería General en el plazo de 4 días la cantidad de 87.000 pesos a cuenta de las utilidades y además, el día 8 de cada uno de los cuatro meses siguientes, 50.000 pesos, obligándose el Gobierno, como compensación de este adelanto, a permitir un embarque del fertilizante por cuenta de los asociados, por una sola vez, en la fragata ESCANDINAVIA.

Menciona el contrato que la extracción del guano destinado a la agricultura nacional es libre conforme a disposiciones vigentes. Los trasbordos u otras formas de embarque ilegal, están sujetos a la detención y confiscación del buque y enjuiciamento de los responsables como defraudadores de las rentas nacionales.

Por el nuevo arreglo, Quirós renuncia a los 40.000 pesos que había adelantado para la primera concesión, que quedó anulada.

Este contrato tuvo una vigencia limitada pues en Febrero de 1842 fue reemplazado por otro, sin embargo se llegó a exportar 2.060 toneladas de registro.

Un decreto de 22 de Febrero de 1842 reserva para el Estado la posesión de este prodigioso recurso conocido "con el nombre de guano, en cualquier lugar que se encuentre", prohibiéndose los denuncios a particulares, en esta forma la atención de los Poderes Públicos gira sobre esta nueva fuente de riqueza para cubrir los gastos ordinarios de la Nación.

La riqueza del guano y en menor escala el salitre, dio lugar a que en el país no hubiesen contribuyentes, como si tales fuentes de riqueza fueran inagotables y, lo que es más grave, acostumbrando a los ciudadanos a olvidar su derecho de fiscalizar la acción administrativa de los Gobiernos.

Para destacar esta influencia en las finanzas nacionales, bastaría mencionar que mientras en 1846-1847 la participación del guano en los ingresos del Estado sólo llega al 5 o/o, entre 1861-1866 esta participación sube al 75 o/o para alcanzar el 80 o/o entre 1870-1875.

En la Memoria del Ministro de Hacienda Juan José Salcedo al Congreso de 1860, menciona que "El Perú es en la actualidad un país especial en materia de rentas, puesto que la principal de todas, la que contribuye con cuatro quintos para los gastos públicos, no emana de la industria nacional, sinó de una riqueza netamente fiscal: el guano".

Así comienza en la República una etapa de prosperidad aparente en la que el Estado, con la garantía del fertilizante, se ve envuelto paso a paso en la maraña de los empréstitos y "adelantos" que, años después, sería la histórica razón de muchos desastres.

Desde la perspectiva que interesa a este estudio, los millones de toneladas de guano exportados a los mercados de Europa, Asia, Centro y Norte América entre 1842 y 1879, tuvieron una significación extraordinaria en el trasporte marítimo, pues la movilización de esta carga requirió miles de buques. Este hecho debió constituir, con una política adecuada, la base y sustento para la formación de una marina mercante propia. Esto no ocurrió en la medida en que tal posibilidad pudo concretarse. No hubo "conciencia marítima" en los hombres de Gobierno que intervinieron en la comercialización de tan ingente riqueza, y en cierta medida también por la falta de grupos locales con capacidad económica y empresarial.

Esta situación determinó que los millones de toneladas del fertilizante peruano contribuyeran a la industria de construcciones navales y a la formación de importantes flotas mercantes en otros países, sin radicación alguna de beneficios en la actividad naviera nacional.

Por otra parte, la falta de una administración organizada puede explicar que los Gobiernos aceptaran en los contratos determinadas cláusulas de trasporte, tales como fijar porcentajes de comisión sobre costos de operación (fletamentos, embarques, seguros, descargas, etc.), sobre los que consignatarios o contratistas no tenían ningún interés en reducirlos.

En todos los contratos se deja en completa libertad para el fletamento de buques y que hay que remontarse hasta el segundo Gobierno de Castilla para encontrar en los mismos por lo menos una cláusula de recomendación en el sentido de que los "consignatarios cuidarán de fletar los buques de calidad y condición que ofrezcan plena seguridad para el trasporte y en igualdad de circunstancias preferirán los buques peruanos." Esta disposición, después de todo, era fácil de soslayar a los consignatarios extranjeros para la preferencia de sus buques.

En este período se aprobaron 13 contratos de exportación y a partir de 1849 comienza el primer período de las consignaciones (1849-1861) por el interesado estímulo de los mismos de ofrecer "adelantos" y empréstitos que arrastran a los Gobiernos a continuar con este sistema eminentemente perjudicial al país. (3).

Por la aplicación de estos contratos, el total exportado superó el millón de toneladas "de registro", siendo el destino de la carga, casi en su totalidad Inglaterra y Francia y en menor escala los Estados Unidos. El tráfico se realiza por el Cabo de Hornos en veleros afrontando el mal tiempo gran parte del año y eventualmente por la ruta alternativa del Estrecho de Magallanes, con las múltiples dificultades para la maniobra de los buques en las angosturas y por la irregularidad de los vientos tratándose de buques de vela. (4).

Durante los Gobiernos de Menéndez y Castilla hubo verdadera preocupación para que la explotación del guano en sus fases de extracción, embarque y exportación fuese controlada. Estas disposiciones, relacionadas con la actividad naviera, se mencionan en párrafos siguientes.

El 21 de Marzo de 1842 se aprueba el Reglamento para la extracción del fertilizante. Se establece un plazo de 3 meses para que los propietarios de los buques dedicados a su trasporte, con destino a la agricultura nacional, se registren como tales en puertos de su Matrícula.

Para el embarque del abono en las Islas Chincha, se requiere la licencia del Administrador de la Aduana de Pisco. En el caso de Pabellón de Pica, la licencia la otorga la Aduana de Islay o de Arica, según el destino de la carga. Los Administradores de Aduana de los citados puertos quedan obligados a remitir al Ministerio de Hacienda la relación mensual de los permisos otorgados.

Al Capitán que varíe el destino de su carga, conforme a la licencia otorgada, se le juzga por contrabandista y su carga cae en comiso. Igual sanción corresponde por embarques en lugares no autorizados o por el simple hecho de fondear, sin licencia, en lugares donde se encuentran depósitos de guano. Estas disposiciones se aplican a todos los buques sin excepción, incluyendo aquellos que operan bajo contratos con el Gobierno.

En Agosto de 1845, el Congreso autoriza la adquisición y armamento de 3 buques guarda-costas para vigilancia y prevención del tráfico clandestino o sustracción de guano en todos los lugares de la costa donde se encuentre.

En Junio de 1848, se dispone la permanencia de un buque de guerra en las Islas Chincha para vigilancia y control de las operaciones de carguío, el mantenimiento del orden en el personal de jornaleros y de controlar que éstos sean plenamente satisfechos en cuanto a sus salarios y alimentación.

Entre las directivas que debe cumplir el Comandante de la unidad de guerra, se menciona el tomar conocimiento de los buques que llegan y de la legalidad de su procedencia; informar mensualmente al Ministerio de Hacienda sobre los buques cargadores, de acuerdo a los contratos celebrados con el Gobierno, así como de los buques nacionales dedicados al trasporte del abono destinado a la agricultura nacional; la obligación de los buques de recabar sus despachos de la Aduana de Pisco, tanto para recibir la carga como al término de ésta; verificar que el lastre sea arrojado "ni muy lejos de la costa ni muy cerca de ella, debiendo escogerse las zonas de 15 a 18 brazas de profundidad para mejorar el fondeadero"; disponer que el carguío por manguera se inicie con el buque que primero hubiese dado aviso de estar listo para recibir la carga; disponer el sondaje de la costa y señalamiento de los bajos con boyas; disponer que el contratista haga cobar el guano durante la noche, para facilitar su embarque en el día; disponer que las mangueras de embarque tengan las medidas adecuadas para alcanzar el interior de los buques o lanchas y de que las operaciones se cumplan por la mañana antes de que sople "la paraca que es la que causa desperdicios"; verificar que los jornaleros sean satisfechos en sus salarios, así como que cumplan su trabajo conforme a sus contratos; se impedirá que las lanchas se sobrecarguen para evitar pérdidas; prohibirá la presencia de embarcaciones menores, excepto las de vivanderas; se controlará la alimentación de los trabajadores que debe ser

sana y saludable; no se permitirá el juego de envite y la embriaguez, quedando el Comandante autorizado a expulsar a los que perturben el orden y disponer su remisión al Juzgado competente.

En Setiembre de 1851 se prohibe a los buques cargados de guano, procedentes del sur, ingresar al Callao por el "Boquerón", pues el Gobierno, que los ha fletado, no puede permitir se pierdan "o arriesguen los cargamentos por voluntariedad o ignorancia, como ha sucedido y acontece hoy con la fragata GOVERNOR DAVIES". Esta recomendación se hace extensiva a todos los buques para no utilizar el "Boquerón" entre la Isla de San Lorenzo y La Punta, porque si "bien no presenta peligro a los Prácticos, no deben adoptarlo los Capitanes que sin conocer el canal expondrían sus buques a perderse en los escollos inmediatos, faltando al principio general precautorio de encaminarse a los fondeaderos, navegando en el rumbo y con sujeción a las reglas acotumbradas en los puertos."

LA EXPORTACION DEL SALITRE

La primera disposición en la República relacionada con la extracción y exportación de salitre, se encuentra en una Resolución de Mayo de 1828, emitida por el Ministerio de Hacienda, por la que se autoriza a D. Juan Alma a efectuar este tipo de operaciones en la Provincia de Tarapacá, del Departamento de Arequipa.

Menciona la Resolución que, estando limitados los puertos menores al cabotaje, los despachos finales para la exportación de salitre deben recabarse en un puerto mayor "únicos expeditos para este giro". Los embarques para el exterior en buques extranjeros quedan sujetos a un gravamen del 4 o/o sobre el avalúo del producto, quedando liberado de dicho gravamen si la exportación se cumple en buques nacionales.

Una solicitud del 9 de Marzo de 1830 firmada por D. Santiago de Zavala, Felipe Bustos y Hermenegildo García Manzano, como industriales en la extracción del salitre, solicitud que es presentada por el Diputado y "sustituto del gremio de mineros de Tarapacá" para que se habiliten las caletas de Mejillones y Pisagua y se permita abrir los registros de despacho en Iquique y no en el puerto de Islay, por razón del excesivo tiempo que se pierde navegando hacia un puerto lejano para obtener el despacho, fue desestimada por un decreto del 16 de Noviembre del mismo año. Sin embargo, una nueva ley del 14 de Setiembre de 1831 modifica la disposición vigente considerando que la exportación de salitres "es el ramo principal del comercio de la Provincia de Tarapacá y que su trasporte de las Caletas de Mejillones y Pisagua para embarcarlas por el puerto de Iquique ocasiona grandes gastos y de-

moras al fisco" y en consecuencia se autoriza a los buques extranjeros la exportación por la Caleta de Pisagua, en la Provincia de Tarapacá, "con la calidad de ir en lastre llevando a su bordo el correspondiente resguardo del puerto de Iquique, a costa de los empresarios y dejándolos en el mismo donde organizarán los respectivos registros".

En esta forma, el año 1830, comienza la exportación de salitre con destino a Europa a un ritmo creciente como lo muestra la siguiente estadística:

1830	18.700 qq.	935 tons.
1831	40.385	2.019
1832	52.500	2.625
1833	92.700	4.635
1834	147.800	7.390
1835	140.398	7.019
1836	158.534	7.926
1837	165.369	8.268
1838	129.610	6.480
1839	149.576	7.478
1840	227.362	11.368
1841	278.488	13.924

Una ley del 8 de Noviembre de 1845 autoriza la importación directa por Iquique de aquellos artículos necesarios para la subsistencia humana, así como también forrajes para acémilas teniendo en cuenta que es el único medio de trasporte entre las calicheras y el puerto.

Estas franquicias, liberadas de derechos, se extienden al carbón, leña, sacos para envase del producto, etc.

Los equipos, herramientas y máquinas para la elaboración del salitre estan sujetas a los derechos que señala el arancel rebajándose al 50 o/o si la importación se realiza en buques nacionales. Estas disposiciones se extienden a las Caletas de Pisagua, Mejillones y Huayna Pisagua por una disposición legislativa del 30 de Abril de 1857.

En Setiembre de 1848 se rebajan los derechos de exportación del 4 o/o ad-valorem a 6 reales por quintal, justificándose esta disminución en el arancel, por la "necesidad de apoyar un ramo creciente de la industria" y que al favorecer su desarrollo "podrá ser de grande importancia y contribuir al aumento de la riqueza", además de que es casi el único recurso de subsistencia de los habitantes de Iquique.

Un año después, 26 de Setiembre de 1849, el Congreso dispone que la exportación de salitre queda liberada de todo derecho de exportación.

Entre los años 1842 y 1851, las exportaciones de nitrato de soda alcanzaron los siguientes niveles:

1842	356.918 qq.	17.845 tons.
1843	369.317	18.465
1844	380.191	19.009
1845	376.239	18.818
1846	399.148	19.957
1847	383.097	19.155
1848	485.089	24.254
1849	430.102	21.505
1850	511.845	25.592
1851	689.406	34.470

Un informe del Cónsul británico en Iquique, Peter King (5), al Gobierno de su país, sobre el comercio de nitrato de soda en el quinquenio 1850-1854, menciona que los principales puertos de embarque en la Provincia de Tarapacá son Iquique, Patillos, Mejillones y Pisagua y que las cantidades exportadas y su destino fue el siguiente:

DESTINO	1850	1851	1852	1853	1854
Australia	–	–	–	–	7.000
Bélgica	–	6.447	–	–	–
California	–	–	–	–	5.242
Chile	4.995	3.180	8.346	12.000	14.085
Francia	87.827	154.331	60.561	150.423	96.446
Alemania	33.630	44.671	44.627	188.258	89.609
Gran Bretaña	304.459	271.137	360.703	406.391	431.635
Holanda	40.642	26.912	7.879	–	14.691
Italia	10.654	7.399	–	10.200	–
España	–	–	–	16.138	–
Suecia	–	–	4.700	–	–
Estados Unidos	25.130	33.136	38.436	58.562	48.555
West Indies	–	9.709	2.287	–	–
Norte del Perú	3.542	3.178	6.090	1.495	1.198
Por pedidos	–	39.807	29.647	23.065	11.418
Totales qq.	510.879	599.907	563.276	866.532	719.879

El mismo informe del Cónsul Peter King menciona la presencia de un elevado número de extranjeros residentes en la Provincia ocupados en el negocio del nitrato de soda, habiéndose computado en un millón y medio de pesos el capital invertido en ese comercio, de los que cerca de un millón es de británicos y que la cantidad de salitre enviada a Gran Bretaña supera el 54 o/o del total exportado.

El siguiente cuadro muestra la participación de las empresas británicas en la exportación para el mismo período y el grado de penetración de ese capital, muchas de cuyas transacciones las realizaban en Valparaíso:

AÑOS	1850	1851	1852	1853	1854
Exportado qq.	510.879	599.907	563.276	866.532	719.879
Por empresas británicas	254.644	362.247	331.959	361.434	386.950
o/o británico	49.8	60.4	58.9	41.7	53.7

La renuncia del Estado a los beneficios de la industria del salitre al decretar libre su exportación, así como el hecho de que se adjudicaran gratuitamente los terrenos salitreros por un simple trámite ante el Gobernador o Juez de Paz, dio lugar a esta penetración británica cuyos intereses se sintieron afectados por la política de nacionalización de las salitreras en la década de 1870.

Es en este abandono u olvido de una riqueza nacional en una región fronteriza donde debe encontrarse una de las causas de la guerra de 1879 al que no era ajeno el imperialismo británico por lo que también a este conflicto se le dio el nombre de "guerra inglesa".

DIVERSAS DISPOSICIONES SOBRE PUERTOS EN FUNCION DEL COMERCIO EXTERIOR

En el período que abarca el presente Capítulo, son muchas las disposiciones relacionadas con los puertos en función del comercio exterior, en adición a las antes mencionadas sobre la exportación del guano y salitre.

El 9 de Marzo de 1842 el Consejo de Estado decreta la apertura del puerto de San José de Lambayeque al comercio exterior, trasladando al mismo la Aduana que funcionaba en Lambayeque. Esta disposición, ratificada por ley del Congreso en 1845, reconoce a San José como Puerto Mayor, permitiéndose los reembarques en la forma como lo dispone el Reglamento de Comercio, así como el depósito de mercaderías con las mismas formalidades que se observan en Islay y Huanchaco.

Se suprime el cobro de algunos derechos establecidos por la costumbre como los llamados "gajes de Capitanía" y gastos por cuenta de cargadores o balseros, el de rol y el de balsas, debiendo limitarse todo cobro a lo que dispone el Reglamento, esto es, derechos de tonelada y de puerto. Se declara

incurso en la pena de comiso "el buque y su cargamento que fondeare en la isla alta y atracarse a las balsas, antes de entrar en el puerto de San José".

Un decreto del Ministerio de Hacienda del 2 de Setiembre de 1845, autoriza a los Gobernadores Políticos de Arica, Islay y Paita a expedir la licencia final de zarpe de los buques una vez que concluyen las diligencias de Aduana y Capitanía, y no por los Prefectos Departamentales o Gobernadores Litorales conforme estaba dispuesto, lo que ocasionaba que los Capitanes de buques debían trasladarse a grandes distancias para cumplir dicho requisito.

A comienzos de 1846 se autoriza a los buques balleneros y loberos, nacionales o extranjeros, a recalar en la Caleta de Tumbes, abonando como único derecho 10 pesos por concepto de ancoraje, limpia de puerto, Capitanía, rol y sanidad. Se faculta a estos buques la internación, libre de derechos, de aceite y otros productos de mar para proveerse de víveres y repuestos. Las licencias de zarpe quedan sujetas a la sóla autoridad del Capitán de Puerto.

En el Gobierno de Castilla, 7 de Noviembre de 1846, se dispone el cierre de todos los puertos de la República a la bandera, súbditos y mercaderías españolas al tenerse conocimiento de la expedición que preparaba, con apoyo del Gobierno español, el General ecuatoriano Juan José Flores contra el Gobierno de su propio país y la seguridad del Continente. Esta prohibición subsistió hasta fines de Abril de 1847, al fracaso de la expedición de Flores, oportunidad en que el Cónsul del Perú en Madrid pone en conocimiento de los capitalistas navieros de Málaga y Barcelona que el Perú continuará admitiendo buques, mercaderías y súbditos españoles, gozando de la protección que les concede la Constitución y las leyes.

Por decreto del 11 de Abril de 1848 se autoriza el libre tráfico de embarcaciones menores entre Tumbes y Guayaquil, señalándose, como único requisito, el que las tripulaciones sean totalmente peruanas. Por este tráfico se permite la exportación libre de productos del país, velas de esperma y aceite de ballena, así como la libre importación de productos ecuatorianos no afectos al pago de derechos. Tales operaciones no requieren licencia de un puerto mayor.

En Mayo de 1848 se habilitan los puertos de Casma y Pisco para la exportación de pastas de oro y plata, debiendo abonar el oro en pasta o polvo, 2 reales por onza y las barras de plata, 4 reales por marco, y respecto a las piñas "se les cobrará estimativamente el derecho de callana en proporción a los 4 pesos 4 reales que debe pagar cada barra de doscientos marcos de peso".

Conforme a una recomendación del Tribunal Mayor de Cuentas, el 11 de Julio de 1849 se decreta que la responsabilidad de los Vistas de Aduana

y Comandantes del Resguardo debe garantizarse, disponiéndose a este efecto la fianza que deben prestar estos funcionarios, a satisfacción del Tribunal. En el caso del Callao, la fianza se fija en 2.000 pesos para los Vistas y 3.000 pesos para el Comandante del Resguardo.

El 25 de Setiembre de 1845 el Congreso de la República prohibe "absolutamente la renovación del privilegio de navegar en la costa del Perú, concedida a la actual Compañía de buques a vapor", refiriéndose a la otorgada a William Wheelwright, que finaliza el 26 de Noviembre de 1850.

En la ley se formula una recomendación al Poder Ejecutivo para que, conforme a sus atribuciones, negocie con los Gobiernos de los Estados "que tienen puertos en las costas del Pacífico, para que se logre en toda la extensión posible, la prohibición de esta clase de privilegios, a fin de que se reporten los beneficios que resultan de la libre concurrencia de vapores".

La primera obra portuaria que se realiza en Arica, Enero de 1851, se refiere a la construcción de un malecón, conforme a la concesión otorgada a la firma Billinghurst y Taylor, en la playa llamada de Barlovento, que extendiéndose desde el ángulo del Morro "hasta el extremo del bastión que se construirá en el nuevo muelle, redundará en beneficio de la población, del puerto y del comercio", otorgándose a los contratistas, en compensación de la obra, la propiedad del terreno que se gane al mar.

La construcción del mencionado muelle fue iniciada en 1852, contratada en 131.000 pesos para ser concluída en dos años, así como la Aduana y Almacenes cuyo costo es de 150.000 pesos, con el mismo plazo de construcción.

A base de una invitación formulada a varios contratistas, el 1º de Marzo de 1851 el Gobierno aprueba una propuesta de D. Guillermo Shutte para la construcción de un muelle de fierro y madera en el puerto de Islay, sobre la base del que existe, con una longitud de 42 varas y de 8 a 10 de ancho, con dos pescantes capaces de levantar 3 o más toneladas cada uno. El muelle debe construirse sobre "veinte pilares o pies derechos de hierro de nueve pulgadas de diámetro. Estos pilares sostendrán cuarenta y cuatro vigas grandes de hierro con sus respectivos pies de gallo para mantener otras treinta y seis vigas de madera de los correspondientes tamaños, todo lo cual formará el aparato sólido y fuerte de la plataforma quedando ésta además cubierta con tablones de madera de cuatro pulgadas de grueso".

El costo de la obra es de 50.000 pesos, debiendo concluirse en 12 meses desde la firma del contrato, otorgándose al contratista la liberación de los derechos de importación del material que se requiera. Igualmente, se autoriza a Shutte la contratación en Europa de un ingeniero, ya que la ejecución de la obra demanda "la aplicación de conocimientos científicos desde su principio hasta su conclusión".

LA CATEGORIZACION DE LOS PUERTOS

En un decreto de organización de la Marina de Guerra, 6 de Julio de 1847, se dispone que el grado o rango del Capitán de Puerto debe estar en armonía con la importancia del mismo, señalándose la siguiente categorización.

A la Capitanía de Puerto del Callao, como la más importante de la República y sede del Comandante del Tercio Naval del Departamento de Lima, corresponde un Capitán de Navío o de Fragata. Se le asigna el personal necesario para la atención de las Matrículas, policía de puerto y de muelle y persecución de los marineros desertores de buques mercantes. Se dispone que el médico encargado de las visitas de sanidad a bordo, no reciba otro prest que el derecho que se cobra a los buques por Reglamento.

El Puerto de Paita "por su buena localidad, numerosa matrícula de marineros y maestranza y su inmediación a los ríos Chira y Tumbes, en cuyas márgenes y bosques se producen abundantes maderas de construcción naval, y se halla establecido un Apostadero de marina", continuará bajo el mando de un Capitán de Navío, quedando las funciones de Capitán de Puerto a cargo de un Jefe de la Armada.

Las Capitanías de Puerto de Arica e Islay por su reconocida importancia continuarán a cargo de Jefes de la Armada.

Las Capitanías de Huanchaco, Pisco, Ilo, Huacho, San José de Lambayeque y Pacasmayo, serán ejercidas por Jefes u Oficiales subalternos de la Armada.

A la Capitanía de Iquique corresponde un Oficial de grado menor.

En los demás puertos y caletas habilitadas, el cargo de Capitán de Puerto se otorgará a personal matriculado o particulares de reconocida solvencia moral y aptitud para el desempeño del cargo.

Los Capitanes de Puerto están obligados a servir 3 años consecutivos en el cargo, a cuyo término deben ser relevados "salvo los casos en que por impedimiento físico o gracia del Gobierno, se quiera continuarlos en el servicio de los mencionados destinos".

Los Pilotos nacionales y extranjeros, así como los individuos de mar y de maestranza y pescadores inscritos en las Matrículas de Marina, deben servir obligatoriamente 3 años a la República, por una sola vez, embarcados en los buques del Estado o destinados a las dependencias de Marina.

Una de las funciones que se asigna a los Capitanes de Puerto, conforme a un decreto del 21 de Enero de 1848 firmado por D. Manuel del Río en el cargo de Ministro de Hacienda, es el de llevar una relación detallada de todos los buques que ingresan o salen de los puertos mayores, menores y caletas habilitadas, empleándose los formatos que a este fin se distribuye.

Se menciona que esta disposición persigue dos fines importantes: "1o.— Alcanzar por medio de estas razones, que deberán ministrarse puntualmente en cada mes, un dato exacto y necesario para la formación estadística comercial del país, pues por ellas se vendrá en conocimiento del movimiento marítimo de las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras que trafican por los puertos del Perú, del número de sus toneladas, del de su tripulación y de la naturaleza del cargamento que llevan; noticias importantes y de orden muy distinto de las que deben ministrar las aduanas por importaciones y exportaciones, calidad, cantidad, etc. " y "2º— Como estas razones han de indicar las fechas de entrada y salida de buques de cada puerto y el nombre del último de donde proceden se habrá conseguido también por medio de ellas la certidumbre de la legalidad del tráfico marítimo por los puertos y contener a los Capitanes de los buques que entren en puertos prohibidos, como lo hacen algunos no obstante las disposiciones penales del Artículo 114 del Reglamento de Comercio".

Una Resolución del 17 de Setiembre de 1851, emitida por el Ministro Mendiburo, encarga a los Capitanes de Puerto el cumplimiento de las siguientes reglas para facilitar las faenas de los buques en operaciones de carga y descarga.

Los buques que descargan deben situarse en la primera línea a barlovento, correspondiendo la segunda línea a los buques que cargan o reciben trasbordos. La tercera línea debe ser ocupada por los buques destinados a tomar guano o que no realicen ninguna operación.

Las líneas de fondeo se establecen con sujeción al Reglamento de Policía de los Puertos, teniendo en cuenta el viento reinante, así como las distancias que deben mantener los buques entre ellos y la proximidad a tierra para facilitar las operaciones. Los buques que realicen carena o reparaciones, deben ubicarse fuera de las líneas señaladas. Los buques de vapor quedan exceptuados de las reglas prescritas "en razón a que deben aproximarse a tierra cuanto sea posible".

EL "REGLAMENTO DE ESTADISTICA" EN LA ACTIVIDAD NAVIERA

Un decreto del 29 de Abril de 1848 aprueba el "Reglamento de Estadística", cuya importancia se resalta en la parte considerativa al mencionar que "una estadística extensa, prolija y bien sistemada es la base indispensa-

ble para un buen arreglo administrativo y económico de todos los ramos del servicio público".

En la parte que se refiere a la Industria y Comercio, el Reglamento dispone, con respecto a la Marina Mercante, que se debe llevar la siguiente estadística: "número, porte y medida por toneladas de los buques de diversas naciones que han entrado y salido cada año por los puertos de la República; número de los pertenecientes a la Matrícula, indicando su porte y dimensiones, su tonelaje, el lugar de su construcción y su edad o fecha; número de los buques nacionales destinados al cabotaje, expresando su porte, los que navegan en el Pacífico, los que emprenden viajes de largo curso; precio común del flete de los nacionales y extranjeros para los destinos más comunes, indicando las causas que influyen en la diferencia de estos fletes; número medio anual de naufragios, arribadas u otros occidentes de mar; los buques nacionales, personal de las tripulaciones de los buques mercantes del país, número de la Matrícula o Tercio Naval de cada puerto, de los Pilotos de todas clases, y de calafates, carpinteros y otros artesanos destinados al servicio de la Marina; número de embarcaciones mayores o menores que anualmente se construyen en los astilleros del país, con expresión de todas sus circunstancias, con indicación del costo que tengan; diferencia del de las construcciones de iguales embarcaciones en puertos de Estados vecinos y causa de la diferencia de estos precios; número de las carenas y recorridas que se hagan en los mismos, especificando las circunstancias que se han exigido para las construcciones."

Esta completa y exacta reglamentación para llevar una estadística del tráfico marítimo en general y de la Marina Mercante nacional en particular, de esta última en las características de los buques, los servicios que prestan en cabotaje y al exterior, el precio común de los fletes y su comparación al de los buques extranjeros para el mismo tráfico, estadística de la "gente de mar" y otros gremios marítimos, construcción naval en el país y su comparación en los costos de iguales embarcaciones contruídas en países vecinos, siniestros, etc. podía tomarse como modelo en la actualidad, pese a tener más de un siglo de dictada.

El decreto que crea el "Consejo Central Directivo de Estadística General", señala entre sus atribuciones, el de preparar, acopiar, coordinar, clasificar, corregir y centralizar los trabajos estadísticos de sus miembros y de los que se reciban del resto de la República.

Es difícil suponer que en un país no organizado se pudiera llevar a cabo tan excelente proyecto y así lo menciona Mariano Santos de Quirós en su "Colección de Leyes, Decretos y Ordenes" al mencionar que el 15 de Mayo de 1849 se expidió el Reglamento del "Consejo Central Directivo de Estadística General" sin haber entrado en funciones ni haberse derogado el decreto de su creación.

En una Sección anterior señalamos el Registro de los buques mercantes en el Tercio Naval de Lima en 1842, con 60 naves y un total de 8.141 toneladas.

Para el año 1847 se dispone de una información completa, no sólo en lo que se refiere a las Matrículas de buques en el Callao, Paita, Arica e Iquique, sino también del personal inscrito conforme a la organización de las Milicias Navales (Tercios y Partidos) que permite una apreciación conjunta de lo que constituía la Marina Mercante nacional en ese año.

El primer documento lleva como título ESTADO GENERAL DE LA MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES – CLASIFICACION, ESTADO Y GIRO al 31 de Diciembre de 1847.

En lo que se refiere a la Matrícula del Callao, la información es completa, pues incluye el nombre y tipo del buque, tonelaje, nombre del propietario, Capitán y fiador, el tráfico que cubre y la "clasificación" por su estado, bajo los conceptos de bueno, 1/2 vida, 1/3 de vida y regular.

La información que proporciona el documento requiere algunas aclaraciones. Así el tonelaje que se menciona, como una de las características principales, se refiere al arqueo del buque que corresponde a cuarenta pies cúbicos castellanos por tonelada. Es sólo a partir de 1854 que comienza a imponerse el Sistema Moorson para el arqueo de buques y determinación de lo que hoy conocemos como Registro Grueso (Gross Tonnage) y Registro Neto (Net Tonnage). Por este sistema los espacios internos del buque se dividen en numerosas secciones cuyo total, en pies o en metros cúbicos, se expresa en toneladas Moorson equivalentes a 100 pies cúbicos o 2.83 metros cúbicos. (6)

Uno de los objetos de la "clasificación" de los buques mercantes es el de proveer una información verídica sobre su real condición, esto es, "si el buque está o no firme, estanco y fuerte y acondicionado en todos los sentidos para un viaje". En los años del Virreinato el estado de navegabilidad de una nave se apreciaba por sus condiciones para cruzar el Cabo de Hornos, lo que en buena cuenta era una forma de "clasificación". Un ejemplo se encuentra en la fragata MILAGRO, construída en España en el último tercio del Siglo XVIII, declarada en el Callao en 1818 inhabilitada para cruzar el Cabo de Hornos y que sin embargo continuó navegando por muchos años en el Pacífico con el nombre de MONTEAGUDO, hasta que cayó en poder de Chile en 1836, a raíz de la expedición del general Freire.

La "clasificación" que aparece en el documento que comentamos, responde a un criterio que se aplicó en nuestro país hasta las primeras dé-

cadas del presente siglo en las embarcaciones de vela con casco de madera, refiriéndose al estado de desgaste o deterioro de las principales partes estructurales de la nave, tales como la zapata, quilla, varengas, roda, baos, codaste, cuadernas, tablazón, arboladura, etc.

Las Sociedades de Clasificación, usualmente de carácter privado, son entidades eminentemente técnicas, que clasifican los buques otorgándoles una cota o categoría, mediante inspecciones en la construcción e inspecciones periódicas para determinar el estado de mantenimiento de una embarcación.

Estas organizaciones, por su prestigio, capacidad técnica y honestidad, han extendido su influencia a nivel mundial y cuyo asesoramiento a aquellos interesados en la navegación y comercio marítimo (constructores, armadores, cargadores, compradores de buques, etc.) constituye una garantía de información sobre buques y condiciones de navegabilidad de los mismos.

El Lloyd's Register of Shipping, una de las más antiguas y prestigiosas Sociedades de Clasificación que inicia sus actividades como tal en 1834, publica anualmente:

1) El Registro de buques mercantes de más de 100 TRG;
2) Un Apéndice con información adicional;
3) El Registro de Armadores y sus respectivas flotas; y
4) El Directorio con información sobre astilleros, direcciones y códigos empleados por armadores, compañías de seguros marítimos, etc.

La Convención Internacional para la "Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos" (Bruselas, 1924) señala que "buque significa cualquier embarcación empleada para el trasporte de las mercaderías por mar". Este concepto aparentemente tan sencillo en su definición, no lo es cuando se trata de precisar su alcance ya que el porteo de mercaderías, como trasporte jurídico, implica obligaciones y responsabilidades, empleo habitual de la embarcación, su capacidad de navegación, rutas, certificados, etc.

Esta es la razón por la que cuando se trata de la Marina Mercante no deben considerarse aquellas embarcaciones de puerto, así como tampoco cualquier tipo de construcción flotante que cae bajo la denominación de artefacto naval.

Algunos países tienen ciertas regulaciones. Así Gran Bretaña excluye en el concepto de buque todo barco propulsado por remos; el Japón excluye las embarcaciones a remos o que arqueen menos de 25 toneladas.

Volviendo al tema que interesa, el Registro Mercante nacional en 1847, se muestra en el siguiente cuadro.

ESTADO GENERAL DE LA MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES - CLASIFICACION, ESTADO Y GIRO

CLASE Y NOMBRE	T.R.	PROPIETARIO	CAPITAN	FIADOR	TRAFICO	ESTADO AL DIA
Fragatas						
GENERAL ALAES	441	Felipe Reveredo	Juan B. Univasso	José Unesta	Extrj.	Bueno
ADELAYDA	349	Mariano La Torre	Pedro Larrañaga	Baltazar Bezada	"	1/2 vida
JOVEN AMALIA	339	Teodoro Weil	----	----	Ponton	----
ALAYZA	337	Gabino Alayza	Juan Estrada	Alejandro MacLean	Extrj.-Cabtj.	1/3 vida
Barcas						
MARIA DE LOS ANGELES	336	Felipe Reveredo	Juan B. Zavala	Rafael Larragoytia	Extrj.-Cabtj.	Bueno
CASUALIDAD	351	José Dagnino	Luis Cairon	Juan B. Parodi	Cabtj.	1/3 vida
AGUSTINA	371	Juan Ugarte	Juan Ugarte	José Dagnino	Extrj.	1/2 vida
JOVEN EMILIO	300	Petronila de Pruneda	Carlos Costa	José M. Palacios	"	Bueno
LAMBAYEQUE	300	Guillermo Robinet	Guillermo Robinet	Guillermo Robinet	"	1/2 vida
DOS AMIGOS	229	Francisca Balega	Bartolomé Viale	José Dagnino	"	1/2 vida
GUIPUSCOANA	201	Manuel C. de la Haza	Santiago Orbe	Juan Valdesvellano	"	1/2 vida
ELIZA	220	Vda. de Santiago	Esteban Montano	Juan Valdesvellano	"	1/2 vida
MICENO	231	José Ugarte	Guillermo Clark	José Dagnino	"	Bueno
CASTILLA	205	Francisco Delgado	Mauricio Iperrosa	Joaquín Chacón	"	Bueno
VENTURA	203	Jacinto Quesada	Juan Best	Tomás Jump	Cabtj.	1/2 vida
R. VIRGINIA	185	Enrique Mifflin	Enrique Mifflin	Juan Ugarte	"	1/2 vida
JULIANA	154	Vicente Ascorra	Vicente Ascorra	Juan Valdesvellano	Extrj.-Cabtj.	1/3 vida
Bergantines						
LABRADOR	252	Leonardo Vasquez	Leonardo Vasquez	Blas Ramón	Extrj.-Cabtj.	----
ROSA ELIAS	250	José Sevilla	Sebastián Morales	José Dagnino	Cabtj.	1/2 vida
SAN JENARO	210	María Balega	Juan Ruiz	José Dagnino	"	1/3 vida
TRES AMIGOS DEL SUR	200	Marcos Riglos	Andrés Martinez	Manuel Dominguez	Guano	Carena
DIMAS VELOZ	200	Jerónimo Valdivia	Felipe Legay	Manuel Vial	"	Carena
HENRIQUETA	200	Miguel Winder	Benjamin Hankin	----	Extrj.-Cabtj.	1/3 vida
DELMIRA	180	Federico Condell	Federico Condell	Guillermo Robinet	" "	1/2 vida
EMILIO	199	Ricardo Cater	Ricardo Cater	Cristobal Armero	" "	1/2 vida
PARAISO DE LIMA	188	Manuel Matos	Pablo Bermengo	Pedro Benavidez	" "	1/3 vida
MISTI	184	Manuel de la Haza	----	Juan Otero	Ponton	----
JOVEN FEDERICO	165	Antonio Malagrida	Esteban Splivalo	Esteban Patrón	Extrj.-Cabtj.	Bueno
BERNARDO POUMAREAUX	182	Andrés García	Andrés García	José Urroz	" "	1/3 vida
TRES AMIGOS	158	Juan Tavara	Basilio Alvarez	Manuel Dominguez	" "	1/3 vida
RIMAC	152	Barreda y Rodríguez	Bartolomé Calle	José Dagnino	" "	1/2 vida
ASCENSION	159	Manuela Benavente	Felipe Legay	José M. Lastra	Cabtj.-Guano	1/3 vida
DOS AMIGOS	151	Juan Ugarte	Augusto Barroso	José Dagnino	Guano	1/3 vida
JACINTO	149	Juan Tavara	----	Juan Sanpelayo	Ponton	----
CALLAO	156	Tomás Jump	Juan Estivena	Juan Johnson	Ballenero	1/2 vida
CATALINA	154	Juan Ugarte	Tomás Prentice	José Dagnino	Extrj.-Cabtj.	----
BELISARIO	125	Faustino Rivera	Pedro Leal	Guillermo Robinet	Guano	1/3 vida
PAQUETE DE PIURA	123	Juan Tavara	Augusto Guerra	Federico Elmore	Cabtj.	1/3 vida
CASMA	115	Tomás Eldredge	Bernardo Fencate	Tomás Jump	Cabtj.-Guano	1/3 vida
JOVEN SEVERINO	110	José M. Urmeneta	Santiago Vivas	Antonio Rios	Extrj.-Cabtj.	1/3 vida
RICARDO	89	Luis Larrea	Fernando Trelles	Guillermo Robinet	Guano	1/3 vida
CAROLINA	92	Tomás Eldredge	Camilo Santibáñez	Tomás Jump	Cabtj.	1/3 vida
MAZZEPA	108	Dionisio Boulanger	Pedro Mujica	José Dagnino	Extrj-Cabtj.	Carenado
VOLANTE	250	Toribio Chueca	Pablo D'Brot	Luis Richarson	Extrj.	1/2 vida
Bergantín-Goleta						
LEONIDAS	180	Jorge Young	Jorge Young	Guillermo Robinet	Cabtj.	1/3 vida
CALDERON	156	J. de Dios Calderón	Victoriano Cárcamo	José Balbuena	"	Bueno
EMPRENDEDOR	166	Martín Miranda	Manuel Palacios	José Dagnino	"	1/2 vida
FORTUNA	150	Eugenio Sousa	Eugenio Sousa	Guillermo Robinet	"	Regular
JOSE	145	Francisca Balega	Santiago Gotuzzo	José Dagnino	"	1/3 vida
NINFA	133	Patricio Jinés	M. Bregante	José Dagnino	Extrj-Cabtj	1/3 vida
MAQUINCUAYO	125	Juan Montero	Narciso Villafuerte	F. de las Casas	Cabtj-Guano	1/3 vida
UNION	125	Patricio Jinés	Gustavo Moller	Juan Otero	Extrj-Cabtj	1/3 vida
HECTOR	129	Ramón Aspillaga	Ramón Aspillaga	Pablo Vivero	Cabtj.	Bueno
DOMINGA	122	José Zeballos	Feliciano Rovira	Antonio Dagnino	Extrj-Cabtj.	1/3 vida
CLORINDA	128	Francisca Balega	Luis Bollo	José Dagnino	" "	Nuevo
GALGO	115	Juan Ugarte	Manuel Herrera	José Dagnino	Cabtj.	1/3 vida
CAUPOLICAN	109	Martín Mendiola	Manuel Mendiola	Juan Valdesvellano	"	Bueno
Ma. DE IQUIQUE	102	Lucas Alzedán	Francisco Naranjo	Esteban Patrón	"	1/3 vida
GREGORIA HELENA	94	Manuel Leos	Manuel Márquez	Tomás Eldredge	Cabtj-Guano	1/3 vida
BELLA ANGELITA	97	Juan Tavara	----	Vidal y Hurtado	" "	----
MARGARITA	54	Domingo Acuña	Domingo Acuña	José Marfil	Cabtj.	----

Coletas

V. SALVADOREÑA	104	Alfonso Lattapie	Alfonso Lattapie	M. Ramel	Extrj.	1/3 vida
CAMPEADORA	106	Juan Boiset	Juan Boiset	José Marfil	Cabtj.	1/3 vida
DIANA	136	Hilario Figari	Federico Bollo	Juan Figari	"	1/3 vida
ARICA	101	Juan Legay	José Erausquín	Ignacio Legay	Cabtj-Guano	----
MANUEL ALDEA	119	Juan Ugarte	Wenceslao del Casal	José Dagnino	Cabtj.	1/3 vida
MARIA VICTORIA	140	Mariano Rivera	Mariano Soto	Eugenio Sousa	Guano	1/3 vida
CORREO DEL PACIFICO	112	Juan Parodi	Antonio Demoro	José Dagnino	Extrj-Cabtj.	2/3 vida
INDUSTRIA	129	Darnet y Co.	Enrique D'Brot	----	" "	Bueno
FELICITA SALVADORA	83	N. Boumason	Narciso Leal	Federico Pfeifer	Cabtj-Guano	1/3 vida
ADONIS DE IQUIQUE	99	Domingo Elías	Juan Pinasco	----	Cabtj.	1/3 vida
RELAMPAGO	110	Fco. Sagastabeytia	N. Ibarguren	Guillermo Robinet	Extrj-Cabtj.	Regular
LORETO	81	José Córdova	Narciso Vásquez	Esteban Cordova	Cabtj-Guano	Regular
VENUS	80	José Torres	Mariano Cálvez	José González	" "	1/3 vida
CANDELARIA	60	Diego Quispe	Juan Caballero	Ceferino Oberos	Guano	1/3 vida
SERAFINA	51	Manuel Pedrero	José Negrete	Manuel Ostolaza	Cabtj.	----
ADELA	65	Patricio Jines	Tomás García	Gregorio Hurtado	Extrj.	1/2 vida
ANA	50	Enrique Armero	Manuel Ferrusola	José Sarmiento	"	----
ZOYLA	89	M. de Vivero	Juan Caamaño	Pablo Eguerra	Cabtj.	Regular
NEPTUNO	54	Domingo Elías	Guillermo Mitchell	Fco. Sagastabeytia	Pesca	Regular
LIJERA TRINIDAD	48	Manuel Márquez	Manuel Márquez	Juan González	Cabtj-Guano	1/3 vida
FLORA RECURSO	45	Alvarez y Murillo	Andrés Murillo	Guillermo Robinet	Cabtj.	----
RECURSO	44	Bernardo Dávila	Daniel Belagamba	Juan B. Parodi	Cabtj-Guano	1/3 vida
PETRONILA	47	Andrés Reyes	José Villavicencio	Tor Conroy	Guano	1/3 vida
DOS MARIAS	44	Manuel Zuleta	Manuel Zuleta	Bernardo Dávila	Cabtj-Guano	1/3 vida.
ROCADORA	24	Dionicio Boulanget	José M. Pimentel	Pedro Mujica	Extrj-Cabtj.	Bueno
FAMA	34	Juan J. Aguilar	Juan J. Aguilar	C. de la Trinidad	Cabtj.	1/2 vida
LORD NELSON	20	Fernando Ramos	José Ojeda	José Guerra	Guano	1/3 vida

Pailebot

CARMEN	40	Francisca Balega	Carlos Basallo	Juan Parodi	Cabtj.	1/3 vida

Balandra

INDEPENDENCIA	34	Nicolás Salomón	Simón Arcinaega	----	Cabtj.	1/3 vida

Queches

ESPERANZA	17	Antonio Oberti	Antonio Oberti	----	Cabtj.	----
ELIZA	27	Armando Demetri	Armando Demetri	----	"	1/3 vida

- La MATRICULA DE PAITA tiene además 9 botes de 10 a 35 toneladas para cabotaje y tráfico con puertos de Ecuador y Nueva Granada y 33 botes descubiertos de 6 a 10 toneladas para pesca y cabotaje.

- La MATRICULA DE ARICA tiene 5 embarcaciones de 20 a 35 toneladas; 18 de 5 a 20 y 8 menores para guano y cabotaje.

- La MATRICULA DE IQUIQUE tiene 8 embarcaciones de 5 a 40 toneladas para cabotaje y guano y 20 chalupas y botes de todo porte.

Callao, 31 de Diciembre de 1847 (Firma) FRANCISCO U. GUERRA.

RESUMEN :

Fragatas	4	1.466 T.R.	366 T.R. promedio
Barcas	13	3.286	253
Bergantines	27	4.501	167
Berg.-Goleta	17	2.130	125
Goletas	27	2.075	77
Pailebotes	1	40	40
Balandra	1	34	34
Queches	2	44	22
	92	13.576 T.R.	

TRAFICO :

Extranjero	14
Extranjero - Cabotaje	23
Cabotaje	29
Cabotaje - Guano	12
Guano	9
Pesca (Balleneres)	2
Apontonadas	3

El segundo documento lleva como título ESTADO GENERAL DE LA MILICIA NAVAL DEL PERU EXPRESANDO LAS CLASES Y OTROS A QUE PERTENECEN LOS MATRICULADOS Y . . . . . (ilegible) al 31 de Diciembre de 1847.

En este documento, la información global sobre el "Gremio de Mareantes" o sea propiamente la "gente de mar" inscrita en los Partidos Navales, es la siguiente:

Pilotos de Altura	106
Pilotos Prácticos	44
Contramaestres	15
Guardianes	11
Condestables	3
Marineros	546
Grumetes	96

Debe entenderse que entre los Pilotos de Altura (calificados para conducir el buque por navegación astronómica) se incluyen aquellos que desempeñan la función de Capitán. Los Pilotos Prácticos solo conducen la navegación de cabotaje.

Otro personal que también queda comprendido en la Milicia Naval, con diferentes clases, son los Carpinteros de Ribera y Blanco, Calafates, Cargadores, Fleteros y Tasqueros y como especialidades sin clase, los Herreros, Aserradores, Hacheros, Pescadores, Lancheros, Toneleros y Veleros.

LA LEY DE FOMENTO Y PROTECCION DE LA MARINA MERCANTE

Desde la declaración de independencia hasta 1845, nuestro país vivió un proceso de retroceso en todos los aspectos de la actividad nacional, con particular olvido de sus intereses marítimos.

Con Ramón Castilla se inicia una recuperación en la actividad naval, militar y comercial, cuya mayor expresión se encuentra en la reconstrucción de la Escuadra después de la intervención de los buques británicos en Islay en Agosto de 1844, incluyendo la incorporación del primer buque de guerra a vapor, el RIMAC, y la reapertura de la Escuela Central de Marina para la formación de los Guardia Marinas de la Escuadra y de los Pilotos para la Marina Mercante.

Otros hitos importantes de esta acción gubernamental se encuentran en el establecimiento del Apostadero Naval de Paita para carena, reparación y construcción de buques de vela y la Factoría Naval de Bellavista, el primer establecimiento en la República como industria de reparaciones de buques de guerra y de vapores. (7)

La LEY DE FOMENTO Y PROTECCION DE LA MARINA MERCANTE del 18 de Enero de 1848, es otra muestra de la labor de este preclaro gobernante.

La ley contempla apreciables incentivos a los buques nacionales por la exoneración de determinados derechos de puerto, de Capitanías y cobros por arqueo de buques y auxilios; el pago de pasajes al personal de maestranza, nacional o extranjero, sin otra exigencia que la de establecerse en el Callao, Arica o Paita; el pago de pasajes a Pilotos, contramaestres, maestros de velas, calafates, etc. con la misma obligación de residencia; el servicio de los hijos de los matriculados en buques mercantes bajo contratos que garantizan aprendizaje y una gratificación; el incentivo a la industria de construcción y reparaciones al disponer la obligación de recurrir a los astilleros de Callao, Arica y Paita para las carenas y recorrido de buques; las disposiciones que contemplan los intereses de los armadores, de las dotaciones de los buques y del personal de puertos y astilleros con justicia y equidad.

A estas disposiciones se agrega, conforme al Reglamento de Comercio, la diferencia de tarifas en los derechos de importación por la nacionalidad de los cascos y consignatarios de la carga. Posteriormente se dispone la liberación de todo derecho en la importación de planchas y clavazón de cobre destinados a la carena y reparación de buques.

En este conjunto se encuentra una verdadera política de fomento naviero con excelentes resultados, como se verá más adelante.

ESTADO GENERAL DE LA MILICIA NAVAL DEL PERU EXPRESANDO LAS CLASES Y OTROS A QUE PERTENECEN LOS MATRICULADOS Y ..... (ilegible).

TERCIO	PARTIDO	COMANDANTE	DIRECTOR	CARPINTEROS de Ribera: Maestro Mayor	CARPINTEROS de Ribera: Oficiales	CARPINTEROS de Ribera: Obreros	CARPINTEROS Blanco: Maestros	CARPINTEROS Blanco: Obreros	CALAFATES: Maestro Mayor	CALAFATES: Oficiales	CALAFATES: Obreros	Herreros	Aserradores	Acheros	Pescadores	CARGADORES: Oficiales	CARGADORES: Sargentos	CARGADORES: Cabos	CARGADORES: Soldados	Lancheros	FLETEROS: Cabos	FLETEROS: Soldados	Toneleros	Veleros	GREMIO DE MAREANTES: Pilotos de Altura	Pilotos Practicos	Contramaestre	Guardianes	Condestables	Marineros	Grumetes	TASQUEROS: Sargentos	TASQUEROS: Cabos	TASQUEROS: Soldados	Totales de los Partidos	Totales de los Tercios
LIMA	Callao	Cap.Navío Eduardo Carrasco	1	1	20	15	7	5	1	18	9	7	8	1	108	3	4	8	68	48	4	48	3	2	106	13	15	11	3	42	68	-	-	-	647	
	Ica	Cap.Corb. Damián Abranzora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	9	32	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8	1	2	17	104	
	Chancay	Cap.Corb. Manuel Villa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	-	5	12	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	135	
			1	1	20	15	7	5	1	18	9	7	8	1	142	3	13	29	144	71	4	48	3	2	106	13	15	11	3	90	76	1	2	17	886	886
PIURA	Paita	Cap.Navío Manuel Sauri	-	3	6	8	-	-	2	8	7	4	5	11	190	-	-	2	12	-	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	78	-	-	-	-	359	
	Tumbes	Tte. 1° Miguel Balarezo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	
			-	3	6	8	-	-	2	8	7	4	5	11	209	-	-	2	12	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	78	-	-	-	-	378	378
LIBERTAD	Trujillo	Cap.Fgta. Juan Corrochano	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	77	-	-	2	18	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	36	145	
	Pacasmayo	Tte. 1° Carlos Castro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	-	1	2	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	63	
	Lambayeque	Tte. 1° José Elcorrobarrutia	-	-	5	-	-	-	-	2	-	4	6	-	78	-	-	5	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	-	1	4	67	268	
			-	-	5	-	-	-	-	4	-	4	6	-	189	1	1	9	62	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	-	2	9	117	476	476
AREQUIPA	Islay	Cap.Fgta. José Haza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	169	20	-	-	-	197	
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	169	20	-	-	-	197	197
MOQUEGUA	Arica	Cap.Navío Juan Iladoy	-	-	2	-	4	-	-	3	-	-	-	-	26	-	1	2	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83	-	-	-	-	147	
	Iquique	Cap.Ejto. Ildefonso Loayza	-	-	3	-	3	-	-	2	-	-	-	-	22	-	1	2	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55	-	-	-	-	127	
	Ilo	Tte. 1° Arturo Doyharart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	22	
			-	-	5	-	7	-	-	5	-	-	-	-	57	-	2	5	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	145	-	-	-	-	296	296
		Totales de cada clase	1	4	36	23	14	5	3	35	16	15	19	12	597	3	16	45	288	75	4	48	3	2	106	44	15	11	3	546	96	3	11	134	2.233	2.233

Callao, Diciembre 31 de 1847

V° B°

EDUARDO CARRASCO

FRANCISCO U. GUERRA

El texto de la "Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante" promulgada en el Gobierno de Castilla, es el siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA

Considerando:

Que es necesario fomentar y proteger, por cuantos medios sea posible, la industria y el comercio nacional;

Ha dado la ley siguiente:

1o Los buques nacionales quedan exentos de pagar derechos de ancoraje, toneladas, limpia de puerto, capitanía, rol, hospital y cualquiera otro, sea cual fuere su naturaleza.

2o Las Patentes de navegación al nacionalizarse los buques y las que se renueven después con algun motivo, se expedirán libres de todo derecho en papel del sello respectivo cuyo importe tampoco se les exigirá.

3o El arqueo o medida y demás reconocimientos previos que se practiquen en las embarcaciones, para expedirles Patentes, y los que deben hacerse posteriormente en los puertos, se verificarán sin gravamen de ninguna especie para los vendedores y compradores.

4o Bajo ningún pretexto se exigirán derechos, gajes o emolumentos por el Certificado de Matrícula que se otorgue o renueve a los Pilotos, ni por sus exámenes ni nombramientos.

5o Los auxilios personales o bienes del Estado que las Capitanías de los puertos den a los buques nacionales en cualquier caso de peligro, serán libres de todo cargo o gravamen.

6o Se abonará del erario público a todo Capitán extranjero o nacional, el pasaje de los carpinteros o herreros que traiga a su bordo del exterior, siempre que acrediten que estos son inteligentes en obras de arsenal y trabajos navales, y que vienen a establecerse en Arica, el Callao o Paita, siendo naturales de la República y si son extranjeros no se verificará el pago de su pasaje, sin que se matriculen en dichos puertos.

7o El mismo trasporte se pagará a los Capitanes de cualquier buque que recojan y traigan del extranjero Pilotos, Contramaestres y guardianes, maestros de velas, calafates o marineros naturales de la República, que regresen a uno de los tres puertos indicados.

8o El Comandante General de Marina y los Capitanes de los puertos nacionales protegerán a los individuos designados en el artículo anterior, luego que arriben, proporcionándoles plaza en los buques nacionales con preferencia a la gente de mar no nacida en la República.

9o Los Capitanes de puerto cuidarán de que los Capitanes o dueños de buques mercantes nacionales, tengan en sus tripulaciones al menos la quinta parte de naturales del Perú y les proporcionarán los que falten, si ellos no pudiesen conseguirlos. En caso de que los mismos Capitanes o dueños de buques quisieran aumentar el número de peruanos en su tripulación, se tomarán las medidas convenientes.

10o Los matriculados de los puertos de la República que tengan dos o más hijos varones, destinarán uno al servicio de los buques mercantes, el cual será elegido por los Capitanes de los puertos, consultando su inclinación, y servirá por dos años a lo menos. Los contratos que se celebren en estos casos, serán autorizados por ellos, y se sacarán dos ejemplares, de los cuales uno quedará en la Capitanía.

11o El dueño o Capitán de la embarcación, si es pequeña, recibirá a lo menos dos de estos jóvenes y si es grande, cuatro, y a cada uno dará una gratificación mensual que no baje de dos pesos, un vestuario de marinero cada tres meses y su ración diaria; quedando obligados a darles buen trato, sin poder aplicarles castigos corporales.

12o Los Capitanes de puerto indagarán si los jóvenes destinados a los buques están bien asistidos; oirán sus quejas y tomarán providencias para remediar las faltas que adviertan.

13o Los matriculados quedan exonerados del pago de toda contribución, con tal que sirvan embarcados en buques de la marina mercante nacional o estén destinados en las embarcaciones menores de los resguardos y dependencias de marina.

14o Los individuos de la maestranza naval domiciliados en los puertos del Callao, Arica y Paita, estén o no embarcados, quedan también exceptuados del pago de toda contribución, siempre que se ocupen de sus oficios en servicio del Estado o de los buques mercantes nacionales.

15o Los Capitanes de los buques mayores de 180 toneladas, admitirán y llevarán en la cámara a un joven de 15 a 18 años, a quien el Piloto enseñará la navegación práctica. Si pasado un bienio no quisiesen recibirlo de la respectiva autoridad que lo entrega, o si recibido no le enseñasen, se le exigirá una multa que no baje de 100 pesos, compeliéndolos al mismo tiempo al cumplimiento de esta obligación.

16o El Ejecutivo dispondrá que las compañías de cargadores en todos los puertos de la República, se arreglen y tengan sus oficiales y encargados inmediatos; que no exijan por sus servicios jornales dobles o injustos, y que sean responsables por las averías que causen.

17o Para evitar los gastos que ocasiona en Arica, Islay, Paita y otros puertos, el ocurrir a las capitales de Departamento por las licencias de descarga y de salida, las autoridades de los puertos expedirán dichas licencias.

18o A los buques nacionales no se exigirá en el Callao, Arica y Paita, derechos por lastre, muellaje, pescante, ni por las verduras y animales que embarquen para rancho.

19o Ningún buque nacional podrá carenarse, ni practicar otras obras de consideración en puerto extranjero, sino en el Callao, Arica y Paita.

20o El dueño de buque que contraviniere a lo dispuesto en el artículo anterior, pagará una multa de dos pesos por tonelada en el primer puerto a donde arribe justificándose previamente el hecho.

21o No están comprendidos en las disposiciones de los artículos anteriores, los recorridos y obras indispensables y urgentes para remediar una avería, a fin de navegar sin peligro.

22o Para cada Puerto Mayor se formará y mandará observar una tarifa circunstanciada, justa y equitativa de los jornaleros, de los maestros y operarios de ribera, de todas clases, conciliando los intereses de éstos y de los dueños de los buques.

23o Para cortar todo abuso y conseguir el mejor servicio en los puertos, se fijará el importe de los fletes de las lanchas y botes, y cuidarán sus capitanes del cumplimiento de las órdenes que les comuniquen, protegiendo y sosteniendo en sus derechos a los de los buques, a fin de que no sean defraudados en dichos fletes, ni sufran retardo o entorpecimiento alguno por falta de actividad en los operarios.

24o Se establecerán bases seguras en estos Reglamentos, para que los maestros principales contraten y sean responsables de las obras que corran a su cargo en los buques y para que los operarios llenen sus deberes con puntualidad.

25o Los patrones y marineros de las falúas de rentas y de las dependencias de marina, serán precisamente naturales del Perú.

26o Todo Capitán o dueño de buque nacional que venda su embarcación en el exterior, está obligado a trasladar a la tripulación al puerto mayor

donde se halla matriculada o a cualquier otro de la República que ella y los propietarios elijan.

27o Los buques comprados en el extranjero por ciudadanos de la República, pueden, con Pasavante del Cónsul peruano establecido en el puerto en que se realice el contrato y en su defecto con el del más inmediato, hacer un solo viaje a cualquiera de los puertos del Perú, con cargo de sacar en debida forma la respectiva Patente de navegación a su llegada al Callao, antes de emprender una nueva expedición. En el primer viaje sólo quedarán sujetos el buque y su cargamento a los derechos impuestos a los demás buques nacionales, gozando de todas las franquicias que se conceden a éstos por la presente ley.

28o Se aprueba el decreto del 4 de Agosto de 1840 sobre los requisitos necesarios para la admisión de Pilotos en la marina mercante.

29o Se declara vigente el artículo 1o del decreto del 29 de Setiembre de 1840, en la parte relativa a los documentos que deben tenerse a la vista para no exigir contribución a los matriculados, quedando reformado con arreglo a esta ley en lo demás que contiene.

Dado en Lima, a 7 de Enero de 1848 — Manuel Salazar, Presidente del Senado — José Isidro Bonifaz, Presidente de la Cámara de Diputados.

Por tanto mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la Casa de Gobierno de Lima, a 18 de Enero de 1848 — RAMON CASTILLA — José María Raygada.

Esta es la única ley, a lo largo del Siglo XIX, que tiene verdadera trascendencia para la formación de una Marina Mercante nacional, infortunadamente dejada de lado o soslayada por los gobiernos que siguen.

Entre fines de 1847 y 1850 ingresan al Registro nacional 36 nuevas unidades, con 6.872 toneladas de registro (8) conforme a la siguiente relación:

NOMBRE ACTUAL	T.R.	NOMBRE Y BANDERA ANTERIOR		PROP. ACTUAL
Fragatas				
GENERAL ALAES	441	CALEDONIA	Gran Bretaña	Felipe Revoredo
MARIA	257	CRONWELL	EE.UU.	Guillermo Adams
PERUANA	315	OLIVER	Francia	Teodoro Rioquin

Barcas

DOLORES UGARTE	317	CONSTANTINO	Rusia	Juan Ugarte
MARIA ANGELES	336	...	España	Felipe Revoredo
JOVEN EMILIO	300	VITULA	Gran Bretaña	Petronila Pineda
ELISA	220	AMBERS	Noruega	Vda. de Santiago
CASTILLA	205	ANNA BARNEY	EE.UU.	Francisco Delgado
JUAN UGARTE	300	MANUELA	EE.UU.	Juan Ugarte
DOS HERMANAS	262	DUE SCELLE	Cerdeña	José Dagnino
LIMA	402	PANDORA	Gran Bretaña	José Oyaque
EMPRESA	615	DAULAUSTRIE	Gran Bretaña	Nicolás Pineda
CENTRO AMERICANA	219	SEAMAN	Irlanda	Santiago Gotuzco

Bergantines

ASCENCION	159	RAMIRO	Chile	Manuela Benavente
DOS AMIGOS	150	HERMONIA	Noruega	Juan Ugarte
BELISARIO	125	JOVEN EUGENIO	Ecuador	Faustino Rivera
PABLO ROMERO	161	GODAN	Dinamarca	Vda. de Romero
MELCHOR SEVILLA	197	CALBUCO	Chile	J. de Dios Calderón
ANPHITRITE	122	EMPRESA	Hamburgo	José M. del Río
MICAELA MIRANDA	156	GOBERNADOR	Gran Bretaña	Martín Miranda
RELAMPAGO	110	RELAMPAGO	Chile	Fco. Dagaslabeytia
GENERAL VIVERO	103	O' HIGGINS	Chile	Vda. de Romero
FANNING	342	FANNING	Chile	D.E. de Pratt

Bergantin - Goleta

TELHIS	120	GRILLO	Cerdeña	José Barrón
GALEYA	115	SOLIMAN	Nueva Granada	Juan Ugarte
FIDELIA	88	FIDELA	EE.UU.	Mariano Gadea
CABALLO MARINO	93	FRANCITO	Nueva Granada	Francisco Balega

Goletas

JULIA	121	JULIE	Hamburgo	Teodoro Carbunck
GLIDE	109	GLIDE	EE.UU.	José M. Ruiz
GOLONDRINA	82	SUELO	EE.UU.	José Calmet
IQUIQUEÑA	88	COBIJA	Chile	José N. Nuñez
GALGO	76	GALGO	Nueva Granada	Paula Godes
PETRONILA	47	CONCORDIA	Islandia	Andrés Reyes
DOS MARIAS	44	YANDER	EE.UU.	Manuel Zuleta
BELLA HUARACINA	57	EMPRESA	Chile	Antonio Hernández
MIGUEL MOORE	18	PANAMA	Chile	Manuel Moore

De la relación anterior, por nacionalidades de origen, 8 buques son procedentes de Chile, 7 de EE.UU., 5 de Gran Bretaña, 3 de Nueva Granada, 2 de Noruega, 2 de Cerdeña, 2 de Hamburgo y 1 por cada uno de los siguientes países : Francia, Rusia, España, Irlanda, Ecuador, Dinamarca e Islandia.

Al asumir el gobierno el General Rufino Echenique, 21 de Abril de 1851, da un vuelco a la política de Castilla orientada a la formación de una marina mercante por la Ley de Fomento y Protección de 1848. El Ministro de Hacienda del nuevo gobierno, D. Juan Crisóstomo Torrico, en su Memoria al Congreso de 1851, establece el concepto de "igualdad de banderas" en la actividad naviera, en los siguientes términos:

"Hemos pagado un tributo de inexperiencia, considerando realidades ciertas ilusiones en las cuales creíamos ver el bien y progreso de la marina mercante nacional. Hubo tiempo en que se pensó conseguirlo con exigir que el dueño de la nave, el Capitán, el Piloto y la tripulación fuesen peruanos, como si tuviéramos muchos Pilotos y marineros a quienes dar ocupación, y como si en gran competencia de capitalistas que quisiesen especular en el giro de los navieros fuese preciso acordar a los peruanos alguna ventaja. Más adelante fue bajando el rigor de estas disposiciones, permitiendo extranjeros a bordo en cierto número y tolerando que la falta de Pilotos del país se reemplazase con otros de fuera. Por último, se concedió libertad de derechos de toneladas y otros a las naves peruanas y hasta el papel sellado en que se expiden las patentes se dio sin gravamen. Pero no por eso tiene el Perú más marineros; no por eso se construyen buques en nuestros puertos, ni pueden construirse porque se carece de todo cuanto para ello puede crearse y desarrollarse en medio de grandes poblaciones y recursos".

"Nada saca la sociedad, los productores, las localidades ni los consumidores, de ver protegidos a los dueños de unos cuantos buques mandados y tripulados por gente de fuera, privando al erario de ciertos derechos, mientras que esos dueños no buscan siquiera para enganche marineros peruanos. Ni debe esperar la Marina de Guerra surtirse de gente de mar en la mercante que no existe, ni el Gobierno debe contar con naves que no tienen de peruano más que el pabellón que flamea y que lo abandonarán sus dueños a la menor causa que se los aconseje. Mientras tanto, pierde el Estado una suma fuerte por la parte de derechos que renuncia creyendo dar ventajas a los buques que llevan el pabellón cuando traen mercaderías extrañas; de manera que la nacionalización de buques, cosa que es tan fácil como dejar la bandera, ningún provecho, ningún bien hace a la comunidad, a la abundancia, a la baratura, ni a la marina militar. No es más que un medio adoptado en beneficio propio por algunos especuladores".

"Los privilegios y dispensas otorgados a los buques peruanos deben suprimirse, sin mas excepción que las de las embarcaciones de menos de 150 toneladas que fuesen de propiedad y estuviesen tripuladas por peruanos".

Esta declaración del Ministro Torrico observando duramente las medidas dispuestas en el Gobierno de Castilla para reconstruir la marina mercan-

te nacional, prácticamente desaparecida con la guerra de independencia, constituye el punto de partida del abandono de toda política de protección a la actividad naviera que se extiende hasta los fines del siglo pasado.

LA COMISION DEL BERGANTIN "GAMARRA" A CALIFORNIA

La política de protección a la marina mercante nacional preconizada por Castilla, se traduce en un hecho poco usual en los países hispanoamericanos, como es el envío de una unidad de guerra para la defensa de los "intereses mercantiles del país" fuera de las aguas territoriales. Este hecho ocurre en 1849.

Aproximadamente por la fecha en que se firma el Tratado Guadalupe-Hidalgo en Febrero de 1848 por el que México renuncia a todo el territorio comprendido entre la Alta California y Nuevo México, pasando a integrar los Estados Unidos, se descubre el oro en California y la fiebre por su búsqueda se extiende por todas partes, afluyendo miles de gentes de todas las latitudes y sus efectos se hacen sentir en los puertos peruanos, tanto por el incentivo de los precios en todo género de artículos de comercio, como por el mismo hecho de participar con espíritu de aventura en esta carrera hacia el oro californiano, en que también la marina mercante nacional sufrió su influencia.

En el mes de Diciembre de 1848, D. Juan de Dios Calderón, propietario y armador del bergantín-goleta CALDERON de 156 toneladas de registro, asumiendo la representación de otros armadores nacionales, solicita al Gobierno se despache un buque de guerra a la Alta California para la protección de los intereses mercantiles del país y para auxiliar a los buques mercantes peruanos surtos en la Bahía de San Francisco, cuyas tripulaciones habían hecho abandono de los mismos para participar en la búsqueda del oro.

Atendiendo este pedido, el 21 de Diciembre de 1848 se publica el siguiente aviso oficial:

"El Gobierno accede a la solicitud que interpone D. Juan de Dios Calderón por sí y a nombre de diversas naves peruanas, pidiendo que el Gobierno despache a la Alta California un buque de guerra con el objeto de proteger los intereses mercantiles del país y de auxiliar en caso necesario a los Capitanes de los buques nacionales cuando se encuentren en precisión indispensable de ser favorecidos por cualquier contratiempo. Dése orden a la Comandancia General de Marina para que con tal objeto se apreste el bergantín de Guerra GENERAL GAMARRA y luego que esté en aptitud de emprender el viaje póngase en noticia del comercio por medio de los periódicos anunciándose el día fijo de su salida a fin de que puedan remitirse

a su bordo, con toda seguridad, dinero sellado o especies metálicas, únicos artículos que se previene a su Comandante los reciba con las formalidades necesarias tanto a la ida como al regreso. Publíquese junto con la representación mencionada".

El bergantín de guerra GENERAL GAMARRA (ex-GIOVANNA) adquirido por Castilla en 1847, era de 415 toneladas, 102 pies de eslora, 32 de manga y 18 de puntal. Fue armado con 16 cañones de a 18. Para el cumplimiento de la comisión a California se embarcó numeroso personal adicional a la dotación para cubrir las necesidades de los buques peruanos surtos en San Francisco.

En las instrucciones de detalle del Ministro D. José María Raygada, 24 de Enero de 1849, al Comandante del bergantín GAMARRA, Capitán de Fragata graduado José Silva Rodríguez, se menciona que el puerto de destino del buque es San Francisco, donde debe informarse con los Capitanes y propietarios de los buques nacionales sobre los negocios que practican y las necesidades que requieran, proporcionándoles la ayuda material y de personal en la medida que no afecte a su propia seguridad. No se menciona el tiempo que durará la comisión "en razón de las muchas circunstancis que tal vez ocurran y que no pueden preverse, pero no obstante, en cuanto le es permitido, le previene a su Comandante que seis, ocho meses y un año a lo sumo será el tiempo que deba tardar en su viaje de ida y regreso de California"

El Comandante debe informar al Gobierno por cuantos medios sea posible, buques mercantes, vapores paquetes y el Cónsul del Perú en Panamá, sobre la situación de los buques peruanos que se encuentren en San Francisco y en otros puertos de la Alta California.

A la llegada del bergantín GAMARRA a San Francisco, encuentra en el puerto los buques nacionales barca ELISA, bergantines MAZZEPA, SUSANA Y ELIZA y bergantín-goleta CALDERON. Posteriormente arriban al puerto la barca SAN JOSE, bergantines VOLANTE y ANDREA y goletas BELLA ANGELITA y ATALANTE. Varios de estos buques fueron vendidos en San Francisco, barca SAN JOSE, bergantines SUSANA y MAZZEPA y goleta BELLA ANGELITA. Otros buques recibieron ayuda de personal y material para su retorno al Callao.

Al regreso del bergantín GAMARRA al Callao a fines de Agosto de 1849, el Ministro Raygada informa al Congreso de la comisión cumplida, en los siguientes términos:

"La expedición del GAMARRA sobre aquella costa ha sido generalmente aplaudida por toda la heterogénea población de ese suelo, al que un

irresistible poder magnético atrae desmesurada inmigración", agregando en otro párrafo que "no son los únicos objetos de la Marina de Guerra la defensa de las costas contra la agresión extraña. Otro de los más esenciales servicios en que los gobiernos destinan a las fuerzas navales, consiste en dar protección a los derechos individuales de sus nacionales en países extranjeros".

LOS TRATADOS DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACION CON GRAN BRETAÑA E IRLANDA, BELGICA Y LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA

A comienzos de la década de 1850 se firman los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación con la Gran Bretaña e Irlanda el 10 de Abril de 1850; con el Reino de Bélgica el 16 de Mayo de 1850 y con los Estados Unidos el 26 de Julio de 1851. En adición a los mencionados, el 13 de Agosto de 1851 se firma con Gran Bretaña una Convención Postal.

Estos Tratados fueron aprobados por el Congreso y ratificados por el Poder Ejecutivo que entonces presidía el General José Rufino Echenique.

Los tratados con Gran Bretaña y los Estados Unidos, tienen como antecedentes los de igual clase, firmados en 1837, en la época de la Confederación Perú-Boliviana, declarados nulos por el Congreso conforme a la ley de 23 de Noviembre de 1839, en que se declara que la Nación no reconoce los tratados firmados por el invasor Andrés de Santa Cruz. Esta ley fue promulgada en el Gobierno de Castilla en Mayo de 1845.

En estos acuerdos sobre comercio y navegación, bajo una aparente reciprocidad se hacen tales concesiones a países con capacidad empresarial y naviera, que toda medida de protección a la incipiente marina mercante nacional queda anulada por la igualdad de trato a los buques de las partes contratantes o por la aplicación del concepto de la "nación más favorecida" en el pago de los derechos aduaneros, sin efecto práctico para la economía nacional por la ausencia de naves peruanas en aguas europeas o norteamericanas. Estos convenios son expresión de las potencias de afirmar su comercio sobre demandas exclusivas con sentido colonialista.

En una apreciación histórica de estos hechos, debemos suponer que lo que se pretende es afirmar el reconocimiento de la República con actos de buena fe en que se confunden los errores o el desconocimiento de estos asuntos.

El Tratado firmado con Gran Bretaña e Irlanda, declara la recíproca libertad de comercio y navegación entre los territorios del Perú y los de Gran Bretaña y sus Dominios.

Se acuerda que cualquier privilegio, favor o exención, respecto al comercio o navegación que se conceda o se pueda conceder en el futuro a ciudadanos o súbditos de otro Estado, se harán extensivos a los ciudadanos o súbditos de las partes contratantes, bajo las mismas condiciones.

Los buques británicos de más de 200 toneladas, en puertos peruanos, no están obligados a pagar otros o más altos derechos de puerto (tonelaje, faro, muellaje, etc.) que los que corresponde abonar a los buques peruanos del mismo tonelaje, aplicándose en reciprocidad, la misma norma o disposición para los buques peruanos en puertos británicos.

En lo que se refiere a los derechos de importación en las aduanas del Perú, de artículos de cualquier origen o procedencia, tales derechos serán iguales sea que la internación se realice en buques peruanos o británicos. Recíprocamente, las importaciones en la Gran Bretaña y Dominios quedan sujetas a la misma regla para buques británicos y peruanos.

Las exportaciones de cualquier artículo desde puertos peruanos que se realicen en buques británicos, abonarán los mismos derechos y tendrán los mismos descuentos o franquicias que corresponden a buques peruanos. En igual forma, las exportaciones desde puertos británicos o de sus Dominios, tendrán igual tratamiento en buques peruanos o británicos.

El tratado prevé el nombramiento de representantes consulares para la protección del respectivo comercio, gozando de los privilegios e inmunidades que corresponden a los Agentes de igual clase de la "nación más favorecida".

Otro de los aspectos del tratado se refiere al compromiso que asume el Gobierno del Perú de cooperar con el Gobierno de S.M.B. a la abolición total del tráfico de esclavos y a prohibir a cualquier persona bajo su jurisdicción en el territorio nacional, a tomar parte en dicho tráfico, sancionando esta infracción conforme a las leyes penales.

La "Convención Postal" firmada con Gran Bretaña, estipula que si el Gobierno de esta nación lo estima conveniente, puede establecer un servicio de vapores entre los dos países, con una frecuencia de 1 ó 2 veces por mes, con autorización para entrar en todos los puertos de la República, a cualquier hora, sin estar sujetos a detención, secuestro o embargo. Estos buques, sean de propiedad del Gobierno británico o que simplemente estén a su servicio, serán considerados como buques de guerra con los mismos honores e inmunidades que corresponde a los mismos, exentos de pago de derechos de puerto, con libertad para tomar pasajeros a bordo o desembarcarlos en los puertos de las partes contratantes.

Menciona la Convención que si el Perú desea extender su cooperación a este servicio, sus buques gozarán, recíprocamente, en puertos de Gran Bretaña, de los mismos privilegios, exenciones e inmunidades.

Esta Convención tuvo vigencia hasta el 1º de Junio de 1857.

El tratado de comercio y navegación firmado con el Reino de Bélgica tiene los mismos lineamientos que el firmado con Gran Bretaña en cuanto a la libertad de comercio entre ambos países, igualdad de trato a los buques, la aplicación del concepto de la "nación más favorecida" en el pago de derechos aduaneros, etc.

En este tratado se incluye una cláusula según la cual "La Bélgica garantiza a los buques peruanos el reembolso del derecho percibido por la navegación del Escalda por el Gobierno de los Países Bajos, en virtud del Párrafo III del Artículo IX del Tratado de 19 de Abril de 1839"

La inclusión de esta cláusula no pasaba de ser sino una simple formalidad por la absoluta ausencia de naves peruanas en tales aguas.

Se acuerda el nombramiento de Cónsules con todas las inmunidades y privilegios que corresponde a los de la "nación más favorecida".

Este tratado debió permanecer en vigencia hasta el 1o de Abril de 1862, esto es, 10 años. Sin embargo, a iniciativa del Cónsul General de Bélgica en Chile, fue modificado, firmándose otro tratado el 25 de Febrero de 1860, en el segundo Gobierno de Castilla.

El tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado con los Estados Unidos, con una vigencia de 10 años desde el canje de las ratificaciones "y más hasta el fin de un año después" que cualquiera de las dos partes contratantes haya notificado a la otra su intención de cancelarlo, tiene las mismas disposiciones que los tratados antes mencionados sobre libertad recíproca de comercio y navegación, la aplicación de los derechos de puerto conforme corresponde a los nacionales en uno y otro país, la aplicación de derechos de aduana con las mismas franquicias que corresponden a los nacionales, el nombramiento de Cónsules con todas las prerrogativas e inmunidades, etc.

El Artículo III del Tratado menciona que "las dos altas partes contratantes se obligan y comprometen a no conceder favor, privilegio o exención alguna, sobre comercio y navegación a otras naciones, sin hacerlos extensivos también inmediatamente a los ciudadanos de la otra parte contratante, que los gozará gratuitamente si la concesión hubiese sido gratuita o mediante igual compensación u otra equivalente que se arreglará de mutuo acuerdo, si la concesión hubiese sido condicional".

Por la aplicación de este artículo, en el año 1853 el Gobierno de los Estados Unidos pretende, refiriéndose a la "Convención sobre Comercio y Navegación Fluvial" firmado con Brasil el 23 de Octubre de 1851, exigir todas las gracias, privilegios, ventajas e inmunidades mercantiles y de navegación, bien sea por vapor o por otra manera, en el río Amazonas y tributarios, otorgado al Brasil por los artículos II, III y X de la Convención antes mencionada. Esta situación dio motivo a un extenso cambio de Notas entre el Ministro de RR.EE. José Gregorio Paz Soldán y el Ministro Plenipotenciario de los EE.UU. Randolph Clay.

El Artículo X del tratado menciona que "deseando la República del Perú aumentar la comunicación entre los puntos de su costa por medio de la navegación a vapor, se compromete desde ahora a conceder a cualquier ciudadano o ciudadanos de los Estados Unidos que establezcan una línea de vapores para navegar con regularidad entre los diferentes puertos de entrada en el territorio peruano, los mismos privilegios para embarcar y desembarcar carga o flete; entrar en los puertos intermedios con objeto de recibir y desembarcar pasajeros y sus equipajes; llevar las valijas de correos; formar depósitos para carbón; establecer máquinas y talleres para reparar y carenar los vapores y todos los demás favores que goce cualquier otra sociedad o compañía".

Por el Artículo XII del trado se autoriza a los buques balleneros americanos a entrar en el puerto de Tumbes y puertos mayores del Perú para tomar víveres y realizar trabajos de reparaciones, permitiéndoseles vender o cambiar sus mercaderías, inclusive aceite, hasta la cantidad de 200 pesos ad-valorem por cada buque, sin estar obligados a pagar los derechos de puerto. Este Artículo fué motivo de un nuevo acuerdo del 4 de Julio de 1857, en el sentido de que la venta de provisiones o mercaderías por los buques balleneros, se refiere a aquellos artículos "de que es costumbre proveer a los buques balleneros para sus largas navegaciones" según una relación, permitiéndose además desembarcar, libre de derechos, artículos hasta la cantidad de 500 pesos ad-valorem, conforme al Artículo 81 del Reglamento de Comercio, y por toda cantidad adicional de 500 a 1.000 pesos ad-valorem, la exención sólo se refiere a los derechos de puerto y tonelaje.

Menciona el tratado que "teniendo en consideración el estado actual de la marina mercante del Perú, se ha estipulado y convenido que todo buque perteneciente exclusivamente a ciudadano o ciudadanos de dicha República, y cuyo Capitán sea también ciudadano de ella, aunque la construcción y tripulación del buque sean extranjeros, será considerado para todos los efectos de este tratado como buque peruano".

En el aspecto de las relaciones comerciales internacionales, uno de los hechos más importantes en el primer Gobierno de Castilla se refiere a la apertura en algunos casos y a la ratificación en otros, de los Consulados peruanos en Londres, Bruselas, Amberes, Hamburgo, Copenhague, Marsella, Burdeos, Génova, Trieste, Madrid, Santander, Bilbao, Málaga, Cádiz, San Se-

bastián, Islas Azores, Oporto, Isla Madera, New York, Boston, Guadalajara, Panamá, Guayaquil, Manabí, La Paz, Valparaíso, Islas Sandwich y Cantón.

LA CONVENCION SOBRE COMERCIO Y NAVEGACION FLUVIAL CON BRASIL EN 1851

El 23 de Octubre de 1851 se firma en Lima entre el Ministro Interino de RR.EE. D. Bartolomé Herrera y el Ministro Plenipotenciario del Imperio del Brasil D. Duarte da Ponte Ribeyro, una "Convención sobre Comercio y Navegación Fluvial", aprobada por el Congreso el 15 de Noviembre y ratificada por el Presidente Echenique el 1º de Diciembre del mismo año.

El artículo I de la Convención destaca la necesidad, en ambos países, de "promover respectivamente la navegación del río Amazonas y sus confluentes, por barcos de vapor, que, asegurando la exportación de los inmensos productos de esas vastas regiones, contribuyan a aumentar el número de sus habitantes y a civilizar las tribus salvajes, convienen en que las mercaderías, productos y embarcaciones que pasaren del Perú al Brasil o del Brasil al Perú, por la frontera y ríos de uno y otro Estado, estén exentos de todo y cualquier derecho, impuesto o alcabala a que no estuviesen sujetos los mismos productos del territorio propio, con los cuales quedan del todo igualados".

El artículo II menciona que conociendo las partes contratantes "cuan dispendiosas son las empresas de navegación a vapor y que ninguna utilidad podrá dar en los primeros años a los empresarios la destinada a navegar en el Amazonas desde su desembocadura hasta el litoral del Perú, que debe pertenecer exclusivamente a los respectivos Estados ribereños", se acuerda otorgar una subvención a la primera empresa que se establezca con este fin de 20.000 pesos anuales por cada parte contratante, durante 5 años. En un doumento adicional llamado "artículos separados", se fijan las condiciones a que debe sujetarse la empresa que se forme.

El artículo VII menciona que "para precaver dudas respecto de la frontera mencionada, en las estipulaciones de la presente Convención, aceptan las altas partes contratantes el principio uti possidetis, conforme al cual serán arreglados los límites entre la República del Perú y el Imperio del Brasil; por consiguiente reconoce, respectivamente, como frontera la población de Tabatinga, y de ésta para el norte la línea recta que va a encontrar de frente al río Yapurá en su confluencia con el Apaporis, y de Tabatinga para el sur el río Yavari, desde su confluencia con el Amazonas".

En esta forma, la Convención sobre Comercio y Navegación Fluvial, en su aspecto más importante, resulta un tratado de límites. (9)

Se limita a 6 años la vigencia de la Convención, desde el canje de las ratificaciones, de las estipulaciones contenidas en los artículos I al V.

Conforme a los "artículos separados" de la Convención, se acuerda que la empresa de navegación a vapor, subsidiada por ambos Gobiernos, debe sujetarse a las siguientes condiciones: cumplir 3 viajes en el primer año, 4 viajes en el segundo año y 6 viajes por lo menos, en el tercer, cuarto y quinto año; aceptar la conducción gratuíta de las valijas de Gobierno y de correos; el trasporte limitado de empleados al servicio del Gobierno; el acuerdo de la empresa con los respectivos Gobiernos sobre las secciones en el Río Amazonas y Marañón hasta donde se permite la navegación de los buques y puertos de recalada; sujeción de los buques a los Reglamentos fiscales y de policía de las partes contratantes. En adición, cada Gobierno otorgará a la empresa facilidades para el establecimiento de depósitos de combustible.

Fue en aplicación de esta Convención, el contrato del 4 de Noviembre de 1852 celebrado entre el Cónsul del Perú en Brasil, D. Evaristo Gómez Sánchez y D. Irineo Evangelista de Sousa, Vizconde de Mauá, en su calidad de Presidente de la "Compañía de Navegación del Amazonas", para el establecimiento de un servicio con buques a vapor en el expresado río y ríos interiores de la República confluentes de aquel, con la subvención acordada de 20.000 pesos anuales.

Este contrato, con algunas modificaciones, fue aprobado por el Gobierno por resolución del 14 de Marzo de 1853. El primer buque brasileño de la "Compañía de Navegación del Amazonas" que llegó a Nauta, residencia del Gobernador y principal centro de comercio de la región, fue el MARAJO, el 6 de Octubre de 1853.

El 15 de Mayo de 1858, el Gobierno de Castilla declara su decisión de suspender el contrato con la mencionada Compañía. Sin embargo, el 9 de Julio de 1859 se firma un nuevo contrato, con vigencia obligatoria de 1 año, prorrogable voluntariamente por un año más. Por este nuevo arreglo se aumenta el número de viajes anuales a 12, extendiendo el servicio hasta el río Huallaga, con la subvención anual de 10.000 pesos, fijándose las tarifas de fletes y pasajes por acuerdo entre la Prefectura de Loreto y la empresa. Este contrato sólo tuvo vigencia por 1 año.

LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN LA PRIMERA ETAPA DE INTRODUCCION DE COLONOS CHINOS

Uno de los aspectos menos conocidos de la actividad naviera nacional en el cuarto de siglo que trascurre entre 1849 y 1874, es la participación que le cupo en la introducción de colonos chinos y polinesios al amparo de disposiciones legales.

La migración asiática a nuestro país, en la segunda mitad del Siglo XIX, constituye parte del fenómeno de los desplazamientos humanos y ocurre después de la supresión de la esclavitud negra caracterizándose, en términos generales, por el movimiento europeo hacia Norte América en especial de Gran Bretaña, Alemania, Francia, Escandinavia y Suiza, en tanto que la migración procedente de Asia, en particular de China e India, se orienta mayoritariamente a Australia, Formosa, Japón, Java, Filipinas, Cuba, Guyana británica, Perú y Brasil.

En nuestro caso, el desplazamiento de los jornaleros asiáticos que carecen de oficio especializado, identificados como "coolíes" o "culíes", tiene su origen en la crisis de la economía agraria y para el laboreo de los yacimientos de guano, posteriormente empleados en la construcción de los ferrocarriles (10)

El traslado de estos trabajadores de sus países de origen se cumple bajo ciertas formalidades como es el contrato por un tiempo determinado, el pago de un salario, alimentación, vestido y asistencia sanitaria, constituyéndose algo así como gente alquilada a los que propiamente no podía calificarse de esclavos.

Mucho se ha especulado sobre las condiciones en el traslado masivo de los trabajadores chinos en largas travesías que tomaban de 90 a 120 días, hacinados en bodegas sin ventilación, víctimas del escorbuto resultado de las deficiencias dietéticas en una mala y escasa comida, el abuso o descuido de los Capitanes, todo lo cual se traduce en una elevada mortalidad en la que importaba poco la vida del culíe a la codicia de los traficantes.

Las atrocidades que se imputan a los peruanos en el trasporte de esta inmigración forzada, exclusivamente masculina, procedente de China, es injusta. El análisis de las relaciones de buques que trasportaban colonos, nos proporciona una idea concreta sobre la nacionalidad de los participantes: peruanos, italianos, portugueses, franceses, norteamericanos, españoles, etc.

En relación con este tráfico humano, el historiador Clemente Markham en un artículo publicado en el "Geographical Magazine" (Londres, 1874) se expresa en los siguientes términos:

"Es estúpidamente injusto imputar al Perú y a los peruanos los inconvenientes de un sistema que no existe ya, y que el gobierno peruano ha tratado siempre de mejorar. Atrocidades peores que aquellas que se acusa a los peruanos de haber cometido bajo tal sistema, han sido cometidos recientemente por naturales de la Gran Bretaña y los conciudadanos de los desalmados propietarios del famoso buque COO deben reconocer que un mal sistema de inmigración no es peculiar al Perú. El sistema de emigración de la China al Perú no ha sido nunca, en sus peores tiempos, tan malo como el introducido

por súbditos británicos entre las Nuevas Hébridas y las islas Salomón y algunas otras posesiones inglesas".

Es evidente que los diversos gobiernos manifestaron preocupación para controlar las condiciones de traslado de los colonos y el cumplimiento de los contratos por parte de los patrones.

En 1852 una Circular a los Prefectos dispone se atiendan los reclamos de los culíes.

En un decreto del 6 de Diciembre de 1856 se dispone que "Los Capitanes y los Contramaestres de los buques que conduzcan chinos, probarán en los puertos de la República que los admitidos a su bordo por su libre voluntad y en el caso de que hayan sido conducidos por fuerza o engaño, o trasportados en número desproporcionado a la capacidad del buque, los dichos Capitanes y Contramaestres serán sometidos a juicio y pagarán los daños y perjuicios que hayan ocasionado."

En Febrero de 1863 se exige a los Capitanes de buques "una razón circunstanciada de dichos colonos (se refiere a polinesios y chinos) cuanto el instrumento en virtud del cual hubiesen contratado sus servicios".

En Junio de 1873 se prohibe a los patrones exigir trabajo a los colonos los días domingos y en caso de ser esto necesario en faenas de campo, se obligan a pagar un jornal adicional.

En Octubre de 1873 se crea la "Oficina de Registro de Asiáticos a cargo de la Prefectura del Callao, con jurisdicción a otras Sub-Prefecturas, para control en el cumplimiento de los contratos y repatriación de los colonos por cuenta del Estado, al término de los mismos; la obligación de los buques que regresan en lastre a Asia a recibir los colonos que se repatrien, abonando la "Oficina de Registro de Asiáticos" veinte soles por cada uno, obligándose el Capitán, en el puerto de destino, a dar parte al Cónsul peruano "acompañando la razón nominal de los asiáticos repatriados que tiene a su bordo".

Las diversas circulares a los Prefectos y Sub-Prefectos en cuya jurisdicción se encuentran colonos, son para vigilar el cumplimiento de las disposiciones que rigen las relaciones entre patrones y colonos.

La inmigración asiática a nuestro país puede dividirse en las siguientes etapas:

a) De 1849 a 1857, primer período de introducción de colonos chinos;

b) Los años 1862 y 1863 que corresponden al tráfico de colonos de la Polinesia y su repatriación;

c) De 1860 a 1874, segundo período de introducción de colonos chinos.

Estas tres etapas se caracterizan por un hecho común, la forma como estos colonos llegan al país, frecuentemente por engaño al firmar contratos cuyo texto no comprendían, y en algunos casos, por secuestro.

Es a la primera etapa de introducción de colonos chinos a la que vamos a referirnos en esta Sección.

El 17 de Noviembre de 1849 el Congreso expide la primera ley autorizativa de la inmigración extranjera orientada a la agricultura, mencionando que se debe fomentar "este nuevo género de industria premiando a los empresarios y con especialidad a los primeros introductores de colonos en atención a los mayores riesgos a que se hallan expuestos" señalándose, bajo este criterio, la prima de 30 pesos por persona a todo introductor de colonos de 10 a 40 años de edad, siempre que su número no baje de 50 individuos.

"Se concede a los primeros introductores de colonos D. Domingo Elías y D. Juan Rodríguez, privilegio exclusivo por el término de 4 años, con la misma prima de 30 pesos señalada en esta ley, por cada colono de la China que introduzcan en los Departamentos de Lima y La Libertad, conforme al artículo anterior, comprendiéndose en esta gracia, los chinos que se cuenta de los interesados llegaron al Callao en el buque FEDERICO GUILLERMO".

Conforme a la ley, el pago de la prima se hace con los derechos que corresponde abonar por las mercaderías internadas por estos mismos buques. Los colonos quedan exentos de toda contribución y servicio militar por 10 años, debiendo el gobierno disponer la vigilancia del cumplimento de los contratos entre patrones y colonos.

En esta forma el influyente Domingo Elías resulta el iniciador de este tráfico, infame por la forma en que fue llevado a cabo, y por efecto retroactivo de la ley recaba la prima que corresponde a los 75 coolíes llegados al Callao el 15 de Octubre de 1849 en la barca dinamarquesa FEDERICO GUILLERMO (o FREDERICK WILHELM O FREDERICK WILLIAMS) de 430 toneladas de registro, su Capitán N. Paulsen, en lastre, procedente de Comsingmoon, China, con escalas en Valparaíso y Coquimbo, con 17 hombres de mar y 75 "pasajeros" chinos.

La concesión otorgada a Elías y Rodríguez caducó el 17 de Noviembre de 1853, sin embargo los colonos continuaron llegando en los años si-

guientes y pese al decreto de prohibición del 5 de Marzo de 1856, no es sino hasta el año 1857 en que se suspende este tráfico.

En los siete años de esta etapa, zarparon de Comsingmoon, Macao, Swatow, Cantón, Amoy, Whampoa, Manila y aun de California, 45 buques con coolíes, de éstos 21 con bandera peruana, 8 británicos, 7 norteamericanos, 3 franceses, 2 hamburgueses, 1 danés, 1 holandés, 1 mexicano y 1 chileno. De estos 45 buques, 8 no llegaron al Callao, sea por amotinamiento o naufragios.

También se registra el hecho de haberse "re-exportado" a Guayaquil 92 colonos en la barca ecuatoriana VIVIANA el 2 de Febrero de 1856.

La política británica también tuvo que ver con la inmigración china encabezando un movimiento de represión en este tráfico, recordando que fue precisamente la Gran Bretaña el país más interesado en el tráfico humano llegando a cubrir, en el Siglo XVIII, el 50 o/o del mismo.

Al abolir el tráfico de esclavos de sus colonias, Gran Bretaña vuelca su política con medidas diplomáticas y aun militares cuyo punto culminante corresponde al 8 de Agosto de 1845 en que el Parlamento británico aprueba el "Acta Aberdeen" que declara lícita la captura de todo buque dedicado al tráfico negrero y el juzgamiento de sus infractores como piratas ante tribunales del Almirantazgo.

Aplicando esta política al tráfico de coolíes, el 7 de Setiembre de 1852 el Gobierno de S.M.B. llama la atención a sus Cónsules sobre este trasporte en buques ingleses y la forma irregular de este tráfico mencionando que "los padecimientos que frecuentemente se ha expuesto a los emigrados, son de naturaleza tan penosa y cruel, que ha despertado una fuerte solicitud en las autoridades inglesas para impedir, tanto como sea posible, la repetición de semejantes abusos". El resultado de esta disposición es que los buques británicos cambian de bandera, como es el caso del SUSANNAH, BEATRIX y GRIMANEZA que aparecen como buques peruanos.

En 1855 el Gobierno de S.M.B. reglamenta las condiciones y garantías a que deben sujetarse los buques dedicados al trasporte humano con respecto a los contratos que firman los colonos. Como resultado de esta disposición, se restringe el tráfico por Hong Kong, puerto por el que salen los coolíes a las colonias inglesas, obligando a los traficantes a recurrir a Macao, colonia portuguesa, que se convierte en el centro abastecedor de mano de obra no calificada.

El decreto de prohibición del 5 de Marzo de 1856 tuvo una aplicación relativa, pues el gobierno continuó otorgando permisos especiales a algunos agricultores para introducir colonos. Por estos permisos, los años 1856 y

1857 continuaron llegando coolíes, cerrándose esta primera etapa con el arribo de la fragata nacional J.C.U. en Julio de 1857.

Muchos de los trabajadores "importados" por Domingo Elías fueron a parar a las islas Chincha donde precisamente ese personaje era el empresario encargado del laboreo y carguío del guano.

Los resultados de esta política, tal como fue llevada a cabo, se revela en los siguientes párrafos de la Memoria del Ministro de Gobierno, J.M. Tirado, al Congreso de 1853:

"Estos efectos de un forzoso y mal sistema han sido la causa de que la inmigración, principalmente de europeos, haya desaparecido casi en su totalidad, o porque los colonos han vuelto a salir del país, o lo que es más sensible, porque han muerto".

"Desde el 26 de Febrero de 1850 hasta el 5 de Julio de este año (1853) se han introducido al Perú 3.932 colonos; de ellos 2.515 chinos, 320 irlandeses y 1.000 alemanes, cuyas primas a 30 pesos ascienden a 117.960 pesos".

En los Cuadros que siguen, se muestra el proceso de inmigración china en su primera etapa, el movimiento de buques, su nacionalidad, datos de los colonos y lugar de procedencia y embarcador. Con esta información se determina que entre 1849 y 1857 ingresaron al país 11.667 colonos chinos, muchos de éstos en condiciones tan precarias de salud, que debieron ser internados en hospitales.

COLONOS CHINOS EMBARCADOS AL PERU BAJO CONTRATOS DE 5 Y 8 AÑOS ENTRE 1849 Y 1854

Fecha de salida	Nombre del buque	Bandera	T.R.	Nombre del Capitán y nacionalidad		Colonos "E"	Colonos "F"	Colonos "LL"	Lugar de embarco	Embarcador	Obs
1849 Jun. 7	FREDK. WILLIAMS	Danesa	430	Paulsen	Danés	75	..	75	Comsingmoon	Domingo Elías	
1850 Feb. 17	LADY MONTAGUE	Británica	763	J.R. Smith	Británico	440	199	241	"	"	(1)
Jun. 13	EMPRESA	Peruana	446	J. White	"	300	48	252	"	"	
Set. 24	ALBERT	Francesa	292	J. Paine	Francés	245	---	---	"	"	
Oct. 7	CHILE	"	376	J. Vermiol	"	300	---	---	"	"	
Oct. 14	MANUELITA	"	200	Las Casas	"	180	4	176	"	"	(2)
1851 Ene. 31	MARINER	Británico	685	Hartland	Británico	409	9	400	Macao	J. Sevilla y Co.	
Feb. 21	COROMANDEL	"	663	Brown	"	404	4	400	"	"	
Dic. 5	VICTORY	"	579	Mullins	"	350	---	---	Comsingmoon	"	
1852 Feb. 2	SUSANNAH	Peruana	514	Lukey	"	325	6	319	"	"	
Feb. 2	BEATRIX	"	376	Edwards	"	300	---	---	"	W.M. Robinet	
Jul. 10	EMPRESA	"	446	White	"	420	27	393	"	J. Sevilla y Co.	
Abr. 10	MICENO	"	230	Gonzalez	Peruano	5	..	5	"	"	
Nov. 24	OHIO	EE. UU.	373	Raupach	Danés	300	72	228	"	Alson	
1853 Ene. 2	ELIZA MORRISON	Británica	797	Mc Culloch	Británico	420	16	404	"	J. Sevilla y Co.	
Ene. 26	ISABEL QUINTANA	Peruana	514	Beazley	"	325	9	316	"		
Feb. 11	YAQUE	Mexicana	237	Lazaniga	Español	200	2	198	Macao	Alson	
Feb. 11	NEPAUL	Británica	1.006	Neil	Británico	500	8	492	Comsingmoon	J. Sevilla y Co.	
Mar. 18	ROSA ELIAS	Peruana	233	G. Wheatley	"	200	---	---	"	"	
Mar. 19	EMPRESA	"	446	White	"	425	96	329	"	"	
1854 Feb. 20	ISABEL QUINTANA	"	514	Beazley	"	325	47	278	"	"	
Feb. 20	AMAZON	Británica	340	Vincent	"	250	2	248	Swatow	W.M. Robinet	(3)
Mar. ..	GRIMANEZA	Peruana	700	Penny	"	600	---	---	"	J. Sevilla y Co.	
Jun. 10	SANTIAGO	"	300	Loutano Rosa	Chileno	60	..	60	Macao	W.M. Robinet	(3)
								4.814			

Abreviaturas : "E" colonos embarcados, "F" fallecidos en viaje, "LL" colonos llegados.

Notas - (1) Decesos causados por maltratos; (2) Colonos trasbordados del buque ORIXA en Manila; (3) Se les garantiza no trabajar en las islas de guano.

De la relación anterior en seis casos los buques que salen de puertos chinos no llegan al Callao. El buque frances ALBERT, britanico VICTORY y peruano ROSA ELIAS, por amotinamiento, muerte del Capitan y Oficiales y regreso a China. Por naufragio el buque peruano BEATRIX en Singapure y el GRIMANEZA perdido en los arrecifes Brompton con 600 colonos a bordo. La barca francesa CHILE se vió obligada a regresar a puerto al hacer agua sus bodegas.

El puerto de destino fué Callao aunque en el documento original se menciona Callao y Panamá a partir de 1852.

Accounts and Pappers - Museo Británico - -Informe del Cónsul Británico E.W. Robertson.

El cuadro ha sido preperado tomando como base copia del documento original gentilmente proporcionado por Vilma Derpich Gallo.

COLONOS CHINOS LLEGADOS AL CALLAO LOS AÑOS 1855, 1856 Y 1857

Fecha de llegada	Nombre del buque	Bandera	Tipo	T.R.	COLONOS "E"	COLONOS "F"	COLONOS "LL"	Lugar de embarco	Consignatario	Obs.
1855 Jul.	CATALINA	Peruana	Fragata	550	?	?	492			(1)
Set.	INDIAMAN	EE.UU.	"	1.165	?	?	436	Macao		
Set.	DELFOHOREN	Holandesa	Barca	643	?	?	340	Canton		
Set.	FRANCISCA	Chilena	"	489	?	?	201	Amoy		
Oct.	ZETLAND	Británica	Fragata	1.238	?	?	336			
Nov.	BOLD EAGLE	EE.UU.	"	1.700	?	?	550			
1856 Ene.	AMALIA	Peruana	Fragata	415	415	130	285			
Ene.	CORA	"	"	1.250	710	230	480	Macao		
Feb.	WEST WARD HO	EE. UU.	"	1.633	?	?	728			
Feb.	DALMATIA	"	"	560	331	82	249			
Feb.	BUENAVENTURA	Peruana	Barca	...	251	61	190			
Mar.	WINGED RACE	EE. UU.	Fragata	500	?	?	730			
Abr.	LAMSA	Hamburguesa	Barca	216	144	34	110	Manila		
May.	ANTONIA TERRY	Peruana	Fragata	884	?	?	486	Whampoa		
Jul.	CATALINA	"	"	550	?	?	487	Macao		
Set.	TELL	Hamburguesa	Barca	296	?	?	...	Whampoa		
Oct.	TERESA TERRY	Peruana	"	...	?	?	145	California		
Nov.	ANTONIA TERRY	"	Fragata	550	?	?	330			
1857 Jul.	J.C.U.	"	Fragata	730	450	172	278	Macao		
							6.853			(2)

Abreviaturas : "E" colonos embarcados, "F" fallecidos en viaje. "LL" colonos llegados.

Notas - (1) En el total de colonos llegados se incluye 93 mujeres. (2) El 2 de Febrero de 1856 se despachó a Guayaquil 92 colonos chinos en la barca ecuatoriana VIVIANA.

Para el año 1857 existen otras dos referencias. La fragata peruana ISABEL QUINTANA en la que se produce un motín, habiendose arrojado al agua 69 coolies. El otro caso es el de la fragata americana WEST WARD HO en el que también se registra un amotinamiento con 47 muertos a bordo. En ambos casos hay que suponer que los buques fueron obligados a regresar a las costas de China.

Este cuadro ha sido preparado tomando como información básica el movimiento de buques en el Callao, registrados diariamente en "EL COMERCIO de Lima y algunos documentos no clasificados en el Museo Naval del Perú, donde se encuentran datos aislados.

NOTAS AL CAPITULO

(1) Cabal muestra del imperialismo británico de esta época se encuentra en la respuesta de Lord Palmerston, Principal Secretario de Estado en el Departamento de RR.EE. a la protesta del Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, Juan Manuel Iturregui, por las repetidas injurias de los representantes de S.M.B., "En suma, suplico al Sr. Iturregui se sirva declarar a su Gobierno que, en adelante, las fuerzas navales británicas en el Pacífico serán enérgicamente empleadas en proteger a los súbditos británicos y sus propiedades, en defender los interese de este país y en mantener el honor de la corona de S.M." (Memoria del Ministro de RR.EE. al Congreso de 1847).

(2) El primer buque que realizó trasporte de guano para la exportación en la concesión otorgada a Quirós, fue el velero inglés CHARLES EYES que salió de las islas Chincha el 3 de Enero de 1841. Los siguientes embarques se realizaron en los buques de la misma nacionalidad BONANZA, EUROPA, ROYAL STAR, FORANGER, MARY WORRAL, MAYPU, HEROINE, MARY MUIR, NAUTILUS, HAYDEE, ATKINSON, ELISABETH RADCLIFFE, ACTHEON, ANN BRISSON, PHILIPS, DOROTHEA' OBERON, KESTRELL, EARL OF LONSDALE, el buque hamburgués JOSEPHINE, el belga NATIONAL y el francés SALAMANDRE.

En 1844, cuando la exportación de guano comienza a concitar la atención de los Poderes Públicos, el Gobierno dispone el primer reconocimiento del litoral para determinar los depósitos del fertilizante, habiéndose clasificado las islas y puntas guaneras en los denominados Grupos del Norte, Centro y Sur.

En el Grupo Norte, las islas Perico, Foca, Lobos de Tierra y de Afuera, Macabí, Guañape, Chao, Corcobado, Santa, Blanca, Ferrol, Tortugas, La Viuda y punta Cerro Negro, Grama, Culebras, Colorada y Litera.

En el Grupo Centro, las islas Don Martín, grupo de Huaura, Mazorca, Pescadores, San Lorenzo, Cabinzas, Pachacamac, Asia, el grupo de las islas Chincha, las puntas de Gritalobos y Chancay.

En el Grupo Sur, las islas Ballestas, San Gallán, La Vieja, Santa Rosa, Hornillos, Cocotea, Jesús, las puntas de Lomitas, San Nicolás, San Juan Tres Hermanos, Sombrerillos, Lomas, Atico, La Planchada, Ocoña, La Chira, Islay, Bombón Coles y Sama y en el Litoral de Arica y Tarapacá las islas de Iquique y Palillos, el Pabellón de Pica, puerto Inglés, las puntas de Lobos, Guanillos, Chipana, Grande, la isla Alacrán y el Morro de Arica.

(3) Entre los años 1842 y 1853 se aprobaron los siguientes contratos o propuestas para la exportación de guano.

El 19 de Febrero de 1842, dejando sin efecto el contrato Quirós-Allier de Diciembre anterior, se aprueba una propuesta para establecer una sociedad entre el Estado y un grupo de empresarios formado por Quirós-Allier; Puymirol y Poumaroux de Francia; Gibbs & Crowley de Inglaterra, todos con oficina en Lima para exportar el fertilizante, por el plazo de 5 años a partir retroactivamente, del 17 de Diciembre de 1841.

Se fija en 120.000 toneladas la exportación durante la vigencia de la sociedad. El Estado pone como capital el fertilizante y los asociados su industria y trabajo adelantando, por cuenta de la sociedad, los gastos de extracción, embarque, seguros, fletes y demás gastos.

Del producto de las ventas, deducidos los gastos, corresponde 75 o/o al Estado y 25 o/o a los asociados. Las empresas asociadas adelantan al Gobierno 487.000 pesos y en compensación a este adelanto se otorga un embarque de 1.300 toneladas libre de todo cargo.

El Gobierno se compromete a no conceder permisos de exportación a otras personas, por el plazo de duración de la sociedad, esto es, hasta el 17 de Diciembre de 1846.

El 6 de Febrero de 1846 el Gobierno de Castilla firma un contrato con José Canevaro, aceptando de este comerciante un préstamo de 36.000 pesos para la adquisición del bergantín austriaco JIOVANNA a cambio de una concesión para exportar guano, al término del contrato con Quirós y otros. Por este acuerdo la Casa Canevaro exportó 5.134 toneladas de registro en 17 buques desde el 10 de Febrero de 1848 al 27 de Febrero de 1849.

El bergantín JIOVANNA construído en Trieste, de 415 toneladas, 102 pies de eslora, 32 de manga y 18 de puntal, fue armado en guerra y tomó el nombre de GAMARRA.

En Marzo de 1847 el representante del Perú en Londres, Juan Manuel Iturregui, acuerda con la firma Castesgoud un empréstito de medio millón de libras, garantizando con la entrega de 200 mil toneladas de guano. Desaprobado por el Gobierno este arreglo, hubo de consignarse a beneficio de los prestatarios 9.313 toneladas de fertilizante por adelanto recibido de 20.000 libras.

El 10 de Junio de 1847 se firma un contrato con Pedro Blanco y Co. para el pago de 57.516 pesos que se le adeudaban para cubrir el saldo en la adquisición del vapor de guerra RIMAC construído en los astilleros Brown & Bell de New York, de 682 toneladas, 172 pies de eslora, 28 de manga y 15 de puntal, con aparejo de bergantín. Para el pago de esta deuda se consignó 5.000 toneladas de guano despachados en 12 buques para su venta en los Estados Unidos.

El 13 de Junio de 1847, el Gobierno acepta un empréstito de 700.000 pesos de Miguel Montané & Co., para cuyo pago se autoriza la consignación de 40 mil toneladas de guano al grupo de empresarios asociados con el Gobierno conforme al contrato de Febrero de 1842.

En Diciembre de 1847 se aprueba un contrato con los asociados Gibbs & Co. y Montané & Co., para un empréstito de 850.000 pesos, autorizándose a los contratistas el derecho exclusivo para exportar 100.000 toneladas "medida de registro mederna, según conste de la patente de los buques que la carguen" en el plazo de 18 meses a partir de Julio de 1848. El guano se vende por cuenta del Estado al mejor precio, a juicio de los consignatarios, rebajándose del producto bruto de las ventas iguales comisiones y gastos qu correspondan conforme a ventas anteriores con el interés del 5 o/o sobre los desembolsos en Europa.

Especifica el contrato la decisión del Gobierno de los embarques no sean asegurados contra los riesgos de la navegación, permitiendo a los contratistas reemplazar las toneladas que puedan perderse con nuevos embarques, entendiéndose que se dará por perdido todo buque del que no se tenga noticia de su llegada al puerto de destino, al año de su zarpe.

En la cláusula 14 del convenio se menciona que para esta exportación "se necesitará un crecido número de buques que no se pueden conseguir en esta costa, los contratistas quedan facultados desde ahora para mandarlos fletar por sus corresponsables en Europa y demás partes donde puedan conseguir, entendiéndose que aunque los contratos vengan a nombre de los contratistas, el Gobierno será responsable después de la llegada de los buques al Callao por los daños y perjuicios que ocasiona la falta de cumplimiento de los contratos de fletamento, si por su parte no fuese entregado el guano, o si pusiese embarazo en su despacho o por cualquier otro caso a excepción de los fortuitos". Hasta Junio de 1849 se exportaron por este contrato 23.730 toneladas de registro en 56 buques, esto es, un promedio de 422 toneladas de registro o 548 toneladas de peso por buque.

En Marzo de 1849 el Gobierno aprueba el contrato celebrado en Londres con Antonio Gibbs e Hijo para la consignación de guano en Europa, excepto Francia, por el plazo de 1 año a partir de Diciembre de 1849.

Este arreglo constituye parte del acuerdo para la conversión de los bonos de la deuda externa proveniente de los empréstitos de 1823 y 1825 levantados en Inglaterra para la guerra de independencia. La mitad del producto neto del guano se aplica al pago de los intereses de los bonos emitidos en la conversión acordada.

La deuda externa al 1o de Junio de 1849 por los empréstitos mencionados, capital e intereses, llegaba a 21'232,410 pesos, a lo que hay que agregar los saldos de las deudas pendientes con Chile, Francia, Estados Unidos e Inglaterra, por un total de 1'186.237 pesos.

En Octubre de 1849 el Congreso aprueba un empréstito de 472 mil pesos con Gibbs & Co. y Montané & Co., quedando afectada para este pago la mitad del producto del guano que se venda en Gran Bretaña y otras partes de Europa, excepto Francia, a que se refiere el contrato del 12 de Marzo del mismo año, garantizándose el pago con la hipoteca de 70.000 toneladas del fertilizante.

En Mayo de 1850 se acuerda un nuevo empréstito de 384.000 pesos con Gibbs y Montané, con un interés del 6 o/o anual, hipotecando 25.000 toneladas de guano.

En Mayo del mismo año se contrata otro empréstito de 800.000 pesos con Antonio Gibbs e Hijos, consignatarios del guano en Europa, prorrogando la concesión por 5 años, exceptuándose, en este arreglo, el mercado de España.

En Octubre de 1850 se firma un contrato de consignación por 10 años con un grupo de comerciantes peruanos; entre éstos Federico y Felipe Barrera, Julián de Zaracondegui y Nicolás Rodrigo para colocar el fertilizante en Norte América, España, Brasil, Francia, Las Antillas y China, en una cantidad anual fijada por el Gobierno, a partir de Abril de 1851.

Este grupo constituyó en 1851 la "Sociedad Consignataria del Guano", que al no poder reunir el capital necesario para sus operaciones, acordó con el Gobierno limitar la concesión sólo a los Estados Unidos por el plazo de 5 años, adelantando al Gobierno 200.000 pesos. Se autoriza el fletamento de buques en los EE.UU.

En Octubre de 1851 se firma un nuevo contrato con Montané y Co., por 5 años, para la consignación en Francia y que fue ampliado en Abril de 1852 a las colonias francesas de Guadalupe, Martinica, Guayana, Borbón, Argelia, Senegal, María Galante y Pondichery.

(4) El 21 de Setiembre de 1843 la República de Chile toma "posesión de los Estrechos de Magallanes y su territorio", como se declara en la respectiva Acta suscrita por el Capitán de Fragata Juan Guillermos, Jefe de la expedición enviada por el Intendente de Ancud, Domingo Espiñeira.

En las instrucciones al Capitán Guillermos se le señala en detalle el derrotero que debe seguir y las salvas de cañón que se debe disponer después de rubricar el Acta de la toma de Posesión. Se le recomienda recorrer el Estrecho para estudiar las posibilidades de establecer guarniciones y centros de colonización, así como el establecimiento de un sistema de remolque de veleros por buques a vapor. Se le previene de que en caso el territorio estuviese ocupado por una nación extranjera, debe protestar hasta tres veces de que el territorio es chileno como lo establece la Constitución Política.

Estas disposiciones para la "toma de posesión" de un territorio que más parecen un plan de campaña y no un simple acto administrativo dentro de una sección de territorio que se dice chileno conforme a la Constitución, tuvieron incalculables consecuencias como veremos en otro Capítulo.

En el Tratado de Límites de 1881 entre Argentina y Chile, firmado en plena Guerra del Pacífico, se especifica en el Artículo 5o. que "El Estrecho de Magallanes queda neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones. En el interés de asegurar esta libertad y neutralidad, no se construirán en las costas forfificaciones ni defensas militares que puedan contrariar este propósito."

(5) BONILLA, Heraclio (Compilador) – Gran Bretaña y el Perú 1826-1919 - Informes de los Cónsules Británicos – Instituto de Estudios Peruanos – Lima, 1976.

(6) La palabra "tonelada" es voz genérica que se aplica indistintamente a los arqueos o registros, al porte bruto y neto y al desplazamiento máximo y en rosca, por lo que se debe precisar en cada caso.

(7) La Factoría Naval de Bellavista se crea el 22 de Mayo de 1845, fecha que corresponde al decreto de nombramiento, como Director de ese establecimiento, del ingeniero Jorge Rumwill al que se le comisiona a Inglaterra para la adquisición de equipos y máquinas para la Factoría.

En su origen el local que ocupa la Factoría Naval de Bellavista, corresponde al colegio y hospital construídos por la Compañía de Jesús conforme a la autorización dada por la Corona en 1756, precisamente como un medio para impulsar la reconstrucción del Callao destruído por el maremoto de 1746. Expulsados los jesuitas del Virreinato, el colegio subsiste mantenido por la Administración General de Temporalidades que administra los bienes de la Compañía de Jesús y el hospital es entregado a los Padres de San Juan de Dios, destinado a la asistencia del vecindario y especialmente al personal navla y militar.

En 1849 la Factoría Naval de Bellavista entra a la etapa de producción encontrándose como referencia un comentario en el "Calendario y Guía de Forasteros" bajo el título de "Herrería de Vapor" sobre la instalación de "la oficina de herrería para los reparos de las maquinas del vapor de guerra nacional RIMAC, con los útiles y herramientas que al efecto hizo traer el actual gobierno por su innata, notable y racional afección a la marina". Este comentario es suscrito por el Capitán de Navío Eduarod Carrasco.

Al finalizar su período gubernamental, el General Ramón Castilla en su Memoria del 20 de Marzo de 1851, se refiere a la Factoría en los siguientes términos:

"La oficina de fundición y maestranza de Bellavista es, en su género, el primer establecimiento de la América del Sur".

"Su aparato mecánico en sus diferentes aplicaciones, se mueve simultáneamente por impulso del vapor; se ha construído ya varias maquinarias y otras muchas obras para el servicio del Estado y particulares".

"El Gobierno mira además este establecimiento como colegio de artes, en donde peruanos industriosos adquieren y perfeccionan conocimientos que producen medios seguros de subsistencia."

Cuando se llega a 1858, la Factoría comprendía los siguientes talleres:

De Dibujo
De Modelería
Fundición de fierro y bronce
Maquinaria
Cobrería y plomería
Herrería
Calderería

El personal incluía 43 técnicos calificados, bajo la supervisión del Ingeniero Daniel Clark, Director del Establecimiento.

Para apreciar el desarrollo e importancia de la Factoría Naval de Bellavista, hay que señalar que parte del material de campaña del Ejército provenía de sus talleres.

En la obra del Ingeniero Alberto Regal, "Castilla Constructor" (Instituto Ramón Castilla, 1967), se menciona que en el año 1858, el tren de campaña incluía 12 obuses largos de montaña, fundidos en la Factoría, 8 con armones y 4 con limoneras; 20 cañones de a 4 de montaña, 12 con limoneras, 4 con armones y 4 montados en antiguas cureñas. Señala igualmente que en ese año de 1858, se fabricaba en Bellavista 4 obuses de 7 pulgadas para ser montadas en cureñas modernas, tiradas por 4 caballos, con un peso

por pieza de 788 libras y un alcance de 2.000 varas con una carga de 200 onzas de pólvora en la recámara, conforme al resultado de las pruebas.

La Factoría Naval de Bellavista prestó importantes servicios en apoyo de la Marina de Guerra y vapores mercantes y en otras actividades hasta la guerra de 1879 en que fueron arrasadas sus instalaciones a la proximidad del enemigo.

(8) Libro No. 71 de Matrícula de Naves entre 1848 y 1851. Documento del Museo Naval del Perú.

(9) El antecedentes mas inmediato para la fijación de fronteras con el Brasil, se encuentra en el Tratado de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, acordado en Lima el 11 de Julio de 1841 entre los Ministros Ferreyros y Ponte Ribeyro, el que señala como norma para la demarcación de límites el "utti possidetis" de 1821, esto es, la posesión de hecho en esa fecha por el establecimiento de colonias en la Amazonía, lo que en el caso de Brasil superaba la línea de demarcación fijada por el Tratado de San Idelfonso en 1777, declarado nulo por el Brasil a consecuencia de la guerra de 1801 entre Portugal y España.

El Tratado de Ferreyros-da Ponte Ribeyro no fue perfeccionado.

(10) Watt Steward, en su libro "Chinese Bondage in Perú", menciona que "a comienzos de 1871, Meiggs disponía de más de 5.000 culíes trabajando en sus proyectos ferrocarrileros".

CAPITULO V

1852 – 1863

De José Rufino Echenique a Miguel de San Román – El Reglamento de Comercio de 1852 - El Estado General de la Matrícula de los Buques Mercantes nacionales en 1853 – El libre tránsito y navegación en las vías fluviales sudamericanas – La Convención Especial firmada con Estados Unidos sobre los Principios en que se fundan los derechos de los neutrales en el mar - La exportación del guano - Los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación con países de América y Europa - La política de "igualdad de banderas" en la actividad naviera La Convención Fluvial firmada con Brasil en 1858 - Los vapores fluviales TIRADO, HUALLAGA, PASTAZA, MORONA, NAPO y PUTUMAYO - El primer dique flotante en el puerto del Callao - El Reglamento Marítimo Internacional para evitar colisiones en el mar - La Marina Mercante nacional en la introducción de colonos de la Polinesia.

CAPITULO V

1852 — 1863

DE JOSE RUFINO ECHENIQUE A MIGUEL DE SAN ROMAN

Poco después de asumir la Presidencia de la República el General Echenique, comienza la agitación pública por lo que dio en llamarse en esa época el "escándalo de la consolidación".

Esta situación tiene como origen diversas leyes expedidas en el Gobierno de Castilla, desde la ley del 17 de Setiembre de 1847 en que se reconoce como deuda del Estado toda suma en dinero o especies que se hubiera tomado para el auxilio del ejército desde 1823; la ley del 29 de Diciembre de 1847 por la que se amplía este reconocimiento a los créditos desde el 19 de Setiembre de 1820; la ley del 10 de Marzo de 1848 en que se fijan las normas para la liquidación de la deuda interna, mencionándose a este efecto las dos leyes anteriores, así como las deudas provenientes de suministros, cupos, contribuciones de guerra, empréstitos voluntarios y forzosos, etc., sin lugar de prescripción de estos cargos contra la hacienda pública y, finalmente, la ley del 16 de Marzo de 1850 que determina en un extenso articulado todo lo que podía ser motivo de reclamación. Estas leyes comenzaron a cumplirse en el primer Gobierno de Castilla, que al concluir su período constitucional se había reconocido en la deuda interna consolidada aproximadamente 4.5 millones de pesos.

Los cargos hechos a la administración de Echenique, se refieren a haber conocido expedientes de consolidación faltos de comprobación legal y de haber trasladado a Europa, como deuda externa, varios millones de pesos del valor de tales créditos reconocidos.

En el aspecto internacional las dificultades con Bolivia, son el comienzo de una situación conflictiva. En Abril de 1853 el Consejo de Estado recomienda al Gobierno aplicar medidas de retorsión y represalia para exigir al gobierno boliviano de Belzú las satisfacciones y reparaciones convenientes por la frecuente violación del Tratado firmado en La Paz en 1849, sobre el compromiso de Bolivia de no emitir moneda feble que en razón del comercio entre ambos países ingresa al Perú en cantidades crecidas con grave daño a su economía, agregándose a esta situación la expulsión del Ministro peruano acreditado en La Paz y el rechazo en la admisión de un Cónsul.

Como consecuencia de esta recomendación, el Gobierno suspende las franquicias otorgadas a Bolivia y dispone la aplicación de los derechos de Aduana, conforme al Reglamento de Comercio, a las mercaderías despachadas por Arica con destino a Bolivia. El 6 de Mayo de 1853 se presenta un ultimátum a Bolivia exigiendo la destitución del Ministro de RR.EE. responsable de la expulsión de los representantes peruanos; el restablecimiento de la Legación en La Paz y garantías para el cese de amonedación de baja ley. Este ultimátum fue rechazado por Bolivia el 15 de Mayo.

El 16 de Agosto del mismo año el Congreso autoriza al Ejecutivo a declarar la guerra a Bolivia y llevarla a cabo "por todos los medios convenientes si no obtiene la satisfacción de las ofensas inferidas al honor e intereses de la Nación". Pese a esta autorización, el Gobierno de Echenique se limita a disponer la ocupación pacífica de Cobija o puerto La Mar, garantizando los intereses de bolivianos y extranjeros y la normalidad de las operaciones mercantiles.

A fines de 1853 tiene lugar la sublevación de Domingo Elías en Ica, que termina con su derrota en Saraja y su fuga a Chile.

En Enero de 1854 estalla en Arequipa un nuevo movimiento revolucionario que se extiende a Puno, Tacna y Moquegua, asumiendo la jefatura del "ejército libertador" el General Ramón Castilla, proclamado por sus partidarios, 14 de Abril, Presidente Provisional con el título de Libertador. En esta condición decreta en Ayacucho, 5 de Julio, la abolición del tributo o contribución de indígenas y en Huancayo, 5 de Diciembre, la libertad de todos los hombres que pisan el territorio de la República, quedando manumisos más de 25.000 esclavos.

El 5 de Enero de 1855 tiene lugar la batalla de La Palma con la derrota de Echenique, finalizando esta guerra civil que le cuesta al país más de 4.000 muertos, 15 millones de pesos y la movilización de 20.000 hombres en armas.

Instalado en Lima el Gobierno de Castilla, 5 de Febrero de 1855, se convoca a elecciones para la Convención Nacional, la misma que se instala el 14 de Julio otorgando a Castilla el nombramiento de Presidente Provisorio, ratificando y legalizando su autoridad. La Convención Nacional ordena en Noviembre de 1855 el enjuiciamiento de Echenique y sus Ministros y demás funcionarios que contribuyeron a la "desorganización de la República y a la ruina de su hacienda".

En Octubre de 1856 se inicia en Arequipa una nueva revolución encabezada por el General Manuel Ignacio Vivanco, cuyas fuerzas son derrotadas en Chiclayo, Piura y Callao en Abril de 1857 y en Arequipa en Marzo de 1858.

Pacificada la República, el General Castilla regresa a la Capital sin reasumir el mando supremo que continúa a cargo del Consejo de Ministros presidido por el General José María Raygada, quien convoca a elecciones, 30 de Abril de 1858, para un congreso extraordinario y para la elección de los cargos de Presidente y Vice-Presidente.

El 12 de Octubre del mismo año se instala el Congreso, proclamándose a Castilla como Presidente Constitucional y a Juan Manuel del Mar como Vice-Presidente, 23 de Octubre, por un período de 4 años, conforme a la Constitución reformada de 1856.

El 21 de Setiembre de 1857 el Gobierno de Ecuador celebra con sus acreedores británicos el Convenio Icaza-Princhett, por el cual esa República cede, como condonación de su deuda, una extensión territorial de 1'600,200 cuadras cuadradas (1) de terrenos comprendidos en el delta del Pailón, en Canelos, en el río Zamora, en los ríos Zulima, Atacames y Sua y entre el Cañar y Pucará.

En la concesión referente al Cantón de Canelos, se incluía márgenes del río Bobonaza, afluente del Pastaza, en territorio peruano conforme a la Real Cédula de 1802 y por el principio de uti possidetis de 1810, lo que dio motivo para que el Ministro Plenipotenciario en Quito formulara una protesta solicitando la suspensión del arreglo con los acreedores británicos y la celebración de un tratado de límites. La falta de un acuerdo y otros incidentes motivaron el retiro del representante peruano.

En Octubre de 1858 el Congreso autoriza al Poder Ejecutivo a reforzar el ejército y emplear las medidas que estime necesarias, inclusive la fuerza, hasta alcanzar satisfacciones de Ecuador.

El 3 de Noviembre las fuerzas navales al mando del Contralmirante Ignacio Mariátegui inician el bloqueo pacífico de Guayaquil y otros puertos ecuatorianos.

Al fracaso de todos los intentos para una solución pacífica, el General Castilla hace entrega del mando supremo, 26 de Setiembre de 1859, al Vice-Presidente Juan M. del Mar, y asume el mando de una expedición, cuidadosamente preparada, recalando en Paita, donde otorga un plazo de 30 días a los jefes y facciones ecuatorianas en pugna para que resuelvan sus diferencias y poder entenderse con alguien, evitando "aumentar los conflictos de un pueblo hermano y sacar ventajas de su actualidad". El 12 de Noviembre las tropas peruanas ocupan los alrededores de Guayaquil y el 7 de Enero de 1860 se instalan en el puerto.

El 26 de Enero de 1860 se firma el Tratado de paz, amistad y alianza, llamado Tratado de Mapasingue, ratificado por el Presidente Castilla y el

General Guillermo Franco como Jefe Supremo del Gobierno de Ecuador, declarándose nula la adjudicación de los territorios reclamados por el Perú en el Cantón de Canelos, dejándose al arbitraje obligatorio las cuestiones que surjan entre ambos países.

El 19 de Febrero de 1860 regresa al Callao la fuerza expedicionaria sin disparar un tiro, respetando los derechos ecuatorianos y sin exigir ningún pago por los gastos de la expedición.

Al asumir la Presidencia de Ecuador García Moreno, luego del derrocamiento del General Franco, declara nulo el Tratado de Mapasingue el 8 de Abril de 1861 y por otra parte, ya en el Gobierno de San Román, el Congreso Peruano también lo desaprueba conforme a una ley del 13 de Enero de 1863.

En 1860 se reforma la Constitución de 1856, promulgándose una nueva Carta Política el 13 de Noviembre de 1860, que tuvo una vigencia de 60 años.

Al cumplirse el período gubernamental de Castilla, el Congreso proclama el 29 de Agosto de 1862 al General Miguel San Román como Presidente de la República, al General Juan Antonio Pezet como primer Vice-Presidente y al general Pedro Diez Canseco como segundo Vice-Presidente. El cambio de gobierno tiene lugar el 24 de Octubre de 1862.

El 3 de Abril de 1863 fallece el Presidente San Román y en ausencia del primer Vice-Presidente, asume el mando el General Diez Canseco hasta el 5 de Agosto, en que entrega el cargo al General Juan Antonio Pezet.

EL REGLAMENTO DE COMERCIO DE 1852

En los meses de Octubre y Diciembre de 1851 el Congreso de la República emite dos importantes leyes señalando una política en cuanto al comercio exterior, sentando las bases a que debe sujetarse el Gobierno en el nuevo Reglamento de Comercio que se expida. En adición a estas directivas, se expiden otras dos leyes trascendentales para el comercio, la del 24 de Diciembre de 1851 que se refiere a la nivelación en los derechos de importación, cualquiera que sea la nave que trasporta mercaderías y la del 20 de Enero de 1852 por la adopción del Código de Comercio Español "con las modificaciones que las circunstancias del país hagan indispensables".

Con las directivas mencionadas, el 12 de Mayo de 1852 se expide el nuevo Reglamento de Comercio, quedando derogado el anterior de 1840.

En el nuevo dispositivo legal se menciona como puertos mayores Arica, Islay, Callao, Huanchaco, San José y Paita. El Callao y Arica son puertos de depósito por tiempo indefinido, limitando en los otros la facultad de depósito hasta por tres años.

Se clasifican como puertos menores los de Iquique, Ilo, Chala, Pisco, Huacho, Casma, Pacasmayo y Tumbes.

Son caletas habilitadas para la exportación de productos naturales o para la internación de mercaderías despachadas de los puertos mayores, Mejillones, Pisagua, Patillos, Chucumata, Morro de Sama, Cocotea, Quilca, Lomas, Nazca, Caucato, Chincha, Cerro Azul, Ancón, Chancay, Supe, Huarmey, Samanco, Chimbote, Santa, Malabrigo, Eten y Sechura.

Los buques procedentes del extranjero, cualquiera que sea su nacionalidad, deben recalar obligatoriamente en un puerto mayor, exceptuándose de esta disposición a Iquique siempre y cuando sólo conduzcan determinados artículos (víveres y materiales para la explotación de las minas). En el caso de Tumbes y otros puertos menores se permite la entrada de buques balleneros que sólo lleven a bordo productos de la pesca, rancho y repuestos del mismo buque.

Según el Reglamento, el cabotaje queda reservado a los buques nacionales, pudiendo las Administraciones de Aduana otorgar permisos a los buques extranjeros para este tráfico. En esta forma se hace ilusoria toda reserva de cabotaje.

El guano de exportación sólo se permite desde las islas Chincha y para el caso de su empleo en la agricultura nacional desde las mismas islas y de Pabellón de Pica.

La importación de mercancías extranjeras en buques nacionales de menos de 200 toneladas de registro "gozarán la regalía de que en un 10 o/o de su derechos se pagará en vales de consolidación."

El Reglamento contiene una disposición para tratar de evitar el comercio indirecto procedente de otros puertos de depósito. Así se menciona que a los productos de cualquier clase que lleguen directamente de Europa, Asia y Norte América por el Cabo de Hornos, en buques de cualquier bandera, se les concederá del total de derechos de importación un 15 o/o en vales de consolidación.

Entre los efectos libres de derechos de importación, se menciona la venta de buques a favor de ciudadanos peruanos, palos para arboladuras, los "artículos navales que se trasborden o reembarquen en el Callao, Arica y Paita y que se empleen en carenar buques extranjeros o nacionales en cualesquiera de esos mismos puertos, previa designación que la Capitanía haga con concepto al porte del buque que haya de carenarse o recorrerse".

Los productos naturales o industriales del país, excepto el oro, la plata y los pesos fuertes, quedan libres de todo derecho de exportación bajo cualquier bandera.

Los buques procedentes del extranjero, de cualquier nacionalidad, de 200 o más toneladas conforme a su patente, abonan por todo derecho de puerto la cantidad de 8 pesos. Si estas embarcaciones realizan faenas de carga o descarga, pagan 2 reales por tonelada de registro.

Los buques nacionales de 200 o menos toneladas están exceptuados del pago de los derechos de puerto y toneladas.

Los derechos de muelle, cuyo rendimiento se destina al mejoramiento de los mismos, sólo se aplican a las mercaderías sujetas a un arancel, en 1 o/o sobre el valor de las mismas.

EL ESTADO GENERAL DE LA MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES EN 1853

En el Capítulo anterior mencionamos la composición de la Marina Mercante nacional al 31 de Diciembre de 1847, señalando un total de 92 naves, entre fragatas, barcas, bergantines, goletas, pailebots, balandras y queches (2), totalizando 13.576 toneladas de registro.

Con el mismo título de ESTADO GENERAL DE LA MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES, SU CLASIFICACION, ESTADO Y GIRO, se encuentra una nueva relación con fecha 16 de Julio de 1853, en que se consigna el Registro de buques de la Matrícula del Callao con la usual información sobre el tipo y nombre de la nave, tonelaje, nombres del propietario y Capitán, el tráfico que cubre y su clasificación o "estado de vida", así como la información de carácter global de las Matrículas de Paita, Arica, Iquique y Tumbes.

Pese a que entre ambas informaciones, que son de carácter oficial apenas trascurren cinco años y medio, se aprecia un notable incremento de la marina mercante, tanto en número de unidades como en tonelaje global, así como también un cierto cambio en su estructura, como se comenta en párrafos siguientes.

En 1853 la Matrícula del Callao alcanza a 141 buques con 25.489 toneladas, lo que prácticamente duplica la capacidad de trasporte con respecto a 1847.

En lo que se refiere al tonelaje promedio de los principales tipos de naves, se nota un aumento de 366 a 453 toneladas en las fragatas y de 253 a 271 toneladas en las barcas.

En la relación de 1853 ya no se incluyen embarcaciones de tonelaje menor como son los pailebots, balandras y queches.

Otra diferencia se da para 1853 en la clasificación de las naves según su estado, con una mayor amplitud, extendiéndose desde la condición de nuevo, buen estado, 2/3 de vida, 1/2 vida, 1/3 de vida, 1/4 de vida, regular y mal estado.

En 1847 en 20 casos el titular de la propiedad es también el Capitán del buque, mientras en 1853 se presenta igual situación en 38 casos, conformándose la figura de Propietario Armador-Capitán, tan poco usual en la actualidad. Este hecho es un indicativo de que todas estas empresas son muy pequeñas. Como excepción sólo puede citarse a Juan Ugarte como armador de 10 naves y José Sevilla con 5 buques.

La presencia de los buques peruanos en el tráfico exterior se extiende por la costa oeste del Continente Americano desde la Alta California hasta Chiloé y también al Continente asiático, tráfico iniciado en 1840 al formarse la "Compañía de Asia", donde en determinado momento se confunde el trasporte de coolíes con el tráfico comercial.

Como referencia a esta inclinación de los armadores peruanos al tráfico asiático, se menciona un informe de Mr. Parker, Cónsul británico en Cantón (3), sobre el comercio de este puerto en 1856, en el que cita que el número de buques ingleses ingresados en este puerto en ese año, fue de 204 con 119.371 toneladas de registro y el de otras nacionalidades 226 buques con 100.302 toneladas, con la siguiente distribución:

Estados Unidos	76	50.017 tons.
Hamburgo	46	11.418
Holanda	23	10.555
Dinamarca	23	6.376
Otros países europeos	37	12.460
PERU	15	7.500
Otros países Sudamericanos	6	1.976

Hay que hacer notar que de los 15 buques peruanos, por lo menos 7 estaban dedicados al tráfico de coolíes en ese año, las naves AMALIA, CORA, BUENAVENTURA, ANTONIA TERRY, TERESA TERRY, CATALINA e ISABEL QUINTANA.

El mayor volumen de las exportaciones corresponde al guano y salitre con destino a Europa y Estados Unidos, tráfico que se caracteriza por la ausencia de buques peruanos.

En las importaciones destacan la carga general y carbón procedentes de Europa y el trigo de Chile y Estados Unidos.

El documento al que se hace referencia sobre el Estado General de la Matrícula en 1853, es el siguiente.

ESTADO GENERAL DE LA MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES - CLASIFICACION, ESTADO Y GIRO

CLASE Y NOMBRE	T.R.	PROPIETARIO	CAPITAN	TRAFICO	ESTADO
Fragatas					
GENERAL ALAES	441	Felipe Revoredo	Juan B. Univasso	Extranjero	1/3 vida
MARIA	257	J.J. Díez	G. Adams	"	Buen estado
PETRONILA	670	Tomás Conroy	T. Conroy	"	"
PERUANA	315	Cipriano Correa	T. Roquín	"	"
ISABEL QUINTANA	461	José Sevilla	J. Viale	Extrnj.-Cabtje.	1/2 vida
BELLA ISLEÑA	503	Mariano Rivera	M. Rivera	Extranjero	1/2 "
JOSEFINA TEABALLA	448	Leonardo Vásquez	P. Maruza	"	1/2 "
JOSEFINA DE ELIAS	470	José Sevilla	S. Lavez	"	1/3 "
SOFIA SOMONTES	349	Manuel Somontes	M. Somontes	Ballenero	1/3 "
Barcas					
DOLORES UGARTE	317	Juan Ugarte	M. Echevarría	Extranj.-Cabtje.	1/2 vida
JOVEN EMILIO	300	Petronila Pruneda	C. Costas	Extranjero	1/2 "
GENERAL CASTILLA	205	Fco. Delgado	G. Barney	Extrnj.-Cabtje.	Buen estado
VIRGINIA	185	E. Mifflin	E. Mifflin	Cabotaje	1/2 vida
J.M. UGARTE	300	Juan Ugarte	J. Eresuma	Extranjero	1/2 "
LIMA	402	José V. Oyague	C. Luna	Extrnj.-Cabtje.	1/3 "
CLARA	180	Carlos Delgado	A. Luna	Cabotaje	Buen estado
CHICLAYO	210	R. Aspíllaga	J. Montever	Extrnj.-Cabtje.	1/2 vida
VENCER	203	Tomás Jump	Juan Beet	Ballenero	1/2 "
ZORAIDA	184	Gregorio Hurtado	G. Wilford	Extranjero	Buen estado
ROSA ELIAS	236	José Sevilla	S. Barclay	Extrnj.-Cabtje.	1/2 vida
OLGA	330	Gregorio Hurtado	C. Francy	Extranjero	1/2 "
MICENO	231	Zaracondeguí	....	"	1/2 "
ENRIQUETA	445	Tomás Conroy	W. Marshall	"	1/2 "
PILAR SALCEDO	161	Sociedad de Ruiz	B. Viale	Cabotaje	Regular estado
ANNA SMITH	256	Juan Brice	J. Brice	Extranjero	"
BENJAMIN	227	Juan Ugarte	J. Ugarte	"	"
PASCO	256	J. Albertini	J. Albertini	Extrnj.-Cabtje.	1/3 vida
DEMOCRACIA	615	José Sevilla	W. White	Extranjero	1/3 "
JOSEFA	150	Gonzáles Flores	J. Iberson	Extrnj.-Cabtje.	1/3 "
JUANA JESUS	197	Valdivia Calderón	F. Trelles	Cabotaje	1/3 "
CRISTOBAL COLON	406	J.A. Rovira	J.A. Rovira	Extrnj.-Cabtje.	1/3 "
ROSA	209	Manuel Domingo	San Julián	"	1/3 "
CARMEN	343	Pedro Denegri	Garibaldi	"	1/2 "
FEDERICO	196	Calixto Pheiffer	C. Pheiffer	"	1/2 "
AUGUSTINA	467	Juan Ugarte	J. Simes	"	1/2 "
JOSE	297	Juan Ugarte	Banostare	Cabotaje	1/2 "
VOLADORA	319	Ramón Cruz	A. García	"	1/3 "
CARLOS ALBERTO	301	Miguel Canevaro	M. Canevaro	Extranjero	1/2 "
PETRONILA	245	Pedro Denegri	L. Caison	"	Buen estado
ESPERANZA	272	Enrique Ravenhill	E. Ravenhill	"	"
VIVIANA	261	J.F. Guerra	M. Sicardo	"	1/3 vida
CARLOS BALL	243	Velásquez y Lions	Hanvood	"	1/3 "
CAPRICHO	246	G. Robinet	B. Lones	"	1/2 "
SANTIAGO	198	Pedro Denegri	S. Gotuzzo	"	1/2 "
JOVEN ADONIS	167	Antonio Eugenio	G. Mitchel	Ballenero	1/2 "
Bergantines					
ELIAS	250	José Sevilla	M. Herrera.	Cabotaje	1/3 vida
GAVINO	110	Mariano Valega	Juan Ruiz	"	1/4 "
PARAISO DE LIMA	188	Pablo Bermengo	Pablo Bermengo	Extrnj.-Cabtje.	1/2 "
ASCENCION	159	Manuela Benavente	A. Swanson	Guano	1/4 "
DOS AMIGOS	150	Juan Ugarte	A. Barroso	"	1/4 "
CALLAO	156	Tomás Jump	N. Claid	Extranjero	1/3 "
CATALINA	154	Juan Ugarte	F. Prentice	"	1/3 "
BELISARIO	125	B. Ribera	J.F. Ribera	Guano	1/3 "
VINADO	110	Juan Ugarte	...	Ponton	1/4 "
RICARDO	89	Luis Larrea	F. Trelles	Guano	1/4 "
VOLANTE	250	R. Janire	P. Decker	Extranjero	1/4 "
CORONEL BOTERIN	158	Ignacio León	Ignacio León	Extrnj.-Cabtje.	Buen estado
PABLO ROMERO	161	Vda. de Romero	C. Rossel	Extranjero	1/2 vida
MELCHOR SEVILLA	197	J.de D. Calderón	M. Cevat	"	1/3 "
ANPHITRITE	122	J.M. del Río	Diego Acuña	"	1/4 "
RELAMPAGO	156	Juan Rocksee	B. Alvarez	Extrnj.-Cabtje.	1/2 "
GENERAL VIVERO	103	Vda. de Romero	Fernandez	Cabotaje	1/3 "
SIMON	144	F. Artillaga	Fco. Aviles	"	1/2 "
EMMA	210	Julio Robinet	J. Robinet	Extranjero	1/2 "
RAPIDO	139	M. Flores	I. Michoson	Extrnj.-Cabtje.	1/2 "
PAQUETE DE LIMA	98	Pedro Mujica	P. Mujica	"	1/2 "
CAROLINA	89	J.B. Unibazo	J.B. Unibazo	Extranjero	1/3 "
TENIENTE	76	José Ugarte	...	Ponton	1/2 "

ANDREA	92	Pedro Noriega	I. Johnston	Cabotaje	1/3	"
MICAELA MIRANDA	156	Martín Miranda	Palacios	Extrnj.-Cabtje.	1/2	"
MARIA VICTORIA	140	Mariano Rivera	F. Legai	Guano	1/4	"
RELAMPAGO	110	F.Sagastabeytía	Ibarburu	Cabotaje	2/3	"
MIGUEL	130	J.M. Urreati	Varrotare	Extranjero	2/3	"
TRUJILLO	187	Valle y Castillo	D. Costa	Cabotaje	2/3	"
BRILLANTE ISABEL	144	Guillermo Aboy	N. Demoro	Extrnj.-Cabtje.	2/3	"
SALAVERRY	189	Vda. de Romero	S. Harupe	Extranjero	2/3	"
CARLOTA	187	José Demoro	J. Demoro	"	2/3	"
RAYO	184	Enrique Pareja	E. Pareja	"	2/3	"
MARGARITA	165	Manuel León	José Gil	"	2/3	"
INDUSTRIA	141	J. de la Cortina	J. de la Cortina	"	2/3	"
GENERAL TORRICO	246	Real Eugenia	....	"	2/3	"
CONROY	238	Guillermo Robinet	G. Robinet	"	1/2	"
ANGELITA	132	N. de los Ríos	A. Porzo	"	1/3	"
ESPLENDIDO	183	W. Palpuero	W. Palpuero	"	1/2	"
GENERAL DEUSTUA	184	M. Ostolaza	M. Ostolaza	Cabotaje	1/4	"
JULIA	147	Pedro Cornejo	Leonardi	"	1/2	"
GARIBALDI	192	N. Bianchi	N. Bianchi	Extrnj.-Cabtje.	2/3	"

Bergantín-goleta

JUANA DE ILO	**120**	**Esteban Hurtado**	**J. Aguirre**	**Guano**	**1/3**	**vida**
HERMOSA PIURANA	**156**	**Eusebia Arelles**	**G. Hermann**	**Extrnj.-Cabtje.**	**1/2**	**"**
PETRA REYES	**215**	**Andrés Reyes**	**Villavisencio**	**Cabotaje**	**1/2**	**"**
TELHIS	**120**	**José Barrón**	**Parodi**	**"**	**1/4**	**"**
FELIZ MARIA	**145**	**Manuel Márquez**	**M. Márquez**	**"**	**1/3**	**"**
MAQUINHUAYO	**125**	**José Manteo**	**Villafuerte**	**Guano**	**1/4**	**"**
HECTOR	**129**	**Ramón Aspíllaga**	**J. Morales**	**Extrnj.-Cabtje.**	**1/2**	**"**
DOMINGA 1ra.	122	José Zeballos	F. Rivera	Extranjero	1/2	vida
CLORINDA	128	Francisco Valega	Luis Bolo	"	2/3	"
GALGO	115	Juan Ugarte	J. Ugarte	"	1/3	"
UNION MOQUEGUANA	125	J. de los Ríos	F. Rivera	Guano	Mal	estado
GILDE	109	J.M. Ruiz	Bendezú	Extranjero	Buen	estado
CAUPOLICAN	101	Martín Mendiola	A. Bianella	Cabotaje	2/3	vida
CAMPEADORA	106	Juan Boiset	J. Boiset	"	1/2	"
CABALLO MARINO	93	Francisco Valega	F. Bucheli	"	1/2	"
VELOZ SALVADORA	104	Alfonso Calapíe	A. Calapié	Extranjero	1/3	"
PANCHITA	79	M. Aldea	A. Aguirre	"	2/3	"
LEONA	85	Ramón Aspíllaga	R. Aspíllaga	"	2/3	"
JESUS LAINEZ	132	J.A. Basagoitia	J.A.Basagoitia	Extrnj.-Cabtje.	2/3	"
FIDELIA	109	José Dagnino	M. Demoro	Cabotaje	Buen	estado
PORTAL	206	G. Portal	T. Roquin	"	1/2	"
CAROLINA	93	Pedro Denegri	L. Sforcini	"	1/2	"
HERMOSA ISABEL	103	Elías Lambert	E. Lambert	Extrnj.-Cabtje.	2/3	"
VENTURA JOSEFINA	103	Antonio Bartelan	N. Pátto	Extranjero	2/3	"
MARION	62	W. Johnston	W. Johnston	Ballenero	2/3	"
PETRONILA 2da.	141	F. Valega	F. Valega	Cabotaje	2/3	"
CARMELITA BAÑAS	98	Eloísa Herrera	J. Lañas	Extrnj.-Cabtje.	2/3	"
MERCEDES.	72	L. Salazar	Constantini	Guano	1/4	"

Goletas

PROGRESO	100	Cordiglia y León	F. Pereira	Extranjero	1/3	vida
ADELAIDA	56	Antonio Guerra	A. Guerra	Cabotaje	Mal	estado
UNION	51	Julián Montero	M. Desberni	Guano		"
MERCEDES BELEN	100	Hipólito Melena	H. Melena	Extranjero	1/2	vida
JULIA	121	Teodoro Corbeniche	Danaman	"	1/2	"
GOLONDRINA	82	José Calmet	Del Casal	"	1/2	"
IQUIQUEÑA	88	José Núñez	J. Núñez	"	1/2	"
GALGO	76	Paula Godos	F. Sánchez	Chbotaje	1/2	"
DIANA	136	Hilario Figari	H. Figari	Extranjero	1/4	"
MANUEL ALDEA	119	Juan Ugarte	F. Vives	"	1/2	"
CORREO DEL PACIFICO	112	Juan Parodi	A. Demoro	"	1/4	"
FELICITAS SALVADORA	83	F. Ramírez	F. Ramírez	Guano	1/4	"
CANDELARIA	60	Domingo Quispe	Caballero	Cabotaje	1/4	"
ADELA	65	F. POndell	T. García	"	1/4	"
ANA	50	Felipe Revoredo	M. Ferrada	"	1/4	"
TRINIDAD LIJERA	48	J. Valdeavellano	M. Márquez	"	1/4	"
CORONEL SUAREZ	44	Bautista Bille	J. Villavicencio	"	1/3	"
PETRONILA	47	D. Vellagambo	A. Reyes	"	1/3	"
DOS MARIAS	44	Manuel Zuleta	M. Zuleta	Guano	Mal	estado
LORD NELSON	20	Fernando Ramos	José Ojeda	Cabotaje	1/3	vida
JOVEN ROSA	45	J.M. Durán	G. Valdez	"	1/3	"
BELLA HUARACINA	57	F.A. Hernández	F.A. Hernández	Guano	1/3	"
RAYO DEL PERU	136	J.L. Castañón	M. Gálvez	Cabotaje	Nuevo	
FLOR DE MAYO	39	Juan Facíali	J. Facíali	"	1/2	vida
AGIL RUPINA	90	Pedro Arciniega	P. Arciniega	"	Nuevo.	
J. SICAN	109	F. Delgado	F. Delgado			

1. Existen además en la MATRICULA DE PAITA, 11 embarcaciones de 10 a 35 toneladas destinadas al tráfico de cabotaje de las costas de Nueva Granada y Ecuador ..... 330 TR.
Y 36 embarcaciones de pesca descubierta de 1 a 10 tons..... 165

2. En TUMBES 4 embarcaciones chatas de 20 a 30 toneladas que trafican en las costas de Ecuador 100

3. En la ARICA 5 embarcaciones de 15 a 20 toneladas; 18 de 5 toneladas y 28 menores destinadas al guano y cabotaje 406

4. La Matrícula de IQUIQUE tiene 8 embarcaciones de 5 a 40 toneladas destinadas al tráfico de guano, 20 chalupas de pesca y tráfico de guano y 20 chalupas de pesca y tráfico costanero 230

5. No se comprenden los pontones ni embarcaciones de tráfico de puerto por no creerlo del caso.

RESUMEN

Matrícula del Callao

9	Fragatas	3.914 T.R.
36	Barcas	9.760
42	Bergantines	6.541
28	Bergantín-Goleta	3.296
26	Goletas	1.978

Matrícula de Paita 495

Matrícula de Tumbes 100

Matrícula de Arica 406

Matrícula de Iquique 230

26.720 T.R.

Callao, Julio 16 de 1853

ALEJANDRO DEUSTUA Juan de la Fuente

Limitándonos a la Matrícula del Callao, la actividad de las naves es la que sigue:

Tráfico al extranjero	56
Tráfico extranjero-cabotaje	26
Tráfico de Cabotaje	39
Tráfico de guano	14
Tráfico balleneros	4
Naves apontonadas	2
Total	141

EL LIBRE TRANSITO Y NAVEGACION EN LAS VIAS FLUVIALES SUDAMERICANAS

Entre los años 1852 y 1868 diversos países sudamericanos decretan la completa libertad de tránsito y navegación en sus respectivas zonas jurisdiccionales, sin otra limitación que la observancia de los reglamentos fiscales y de policía, como un medio de desarrollo de extensas áreas deshabitadas. Esta liberalización del tráfico fluvial, que prácticamente abarca todo el Subcontinente, corresponde cronológicamente a Nueva Granada, Argentina, Bolivia, Ecuador, Brasil y Perú.

El 5 de Abril de 1852, el Congreso de Nueva Granada decreta "libre navegación de los ríos de la República, en barcos de vapor extranjeros con su propia bandera", bajo la condición de observar las disposiciones fiscales y de policía que incumben a los nacionales, bajo la jurisdicción de las autoridades del país. Se previene en el decreto que ningún extranjero podrá alegar fuero, inmunidad o excepción que no estén expresamente reconocidos o concedidos por leyes o tratados públicos.

En Octubre de 1852 el Gobierno de Buenos Aires declara la libre navegación en los ríos Paraná y Uruguay a los buques mercantes sin distinción de nacionalidad, procedencia o tonelaje. Esta disposición constituye el antecedente constitucional que dice: "La navegación en los ríos interiores es libre para todas las banderas con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional."

En la Presidencia de Manuel Isidoro Belzú, el Gobierno de Bolivia decreta el 27 de Enero de 1853 la libre navegación y comercio en todos los ríos bolivianos.

La parte considerativa del decreto menciona "Que por la ley de la naturaleza y de las naciones, confirmada por las Convenciones de la Europa mo-

derna y aplicada al nuevo mundo a la navegación del Mississipi, Bolivia, como proveedora del Pilcomayo, de los afluentes y de la parte superior del Madera, de la orilla izquierda del Itenes desde su unión con el Sarare hasta su embocadura en el Mamoré, de la costa occidental del Paraguay y desde el marco del Yaurú hasta los 26º 54' de latitud sur y de la parte superior y orilla izquerda del Bermejo, tiene derecho a navegar estos ríos desde el punto en que en su territorio fuesen suceptibles de ello hasta su embocadura en el mar, sin que potencia alguna pueda arrogarse soberanía exclusiva sobre el Amazonas y el Plata".

Por el artículo 1o. del decreto "El Gobierno boliviano declara libres para el comercio y navegación mercantes de todas las naciones del globo, las aguas de todos los ríos navegables que, fluyendo por el territorio de la nación, desembocan en el Amazonas y en el Paraguay"

Menciona como puertos habilitados determinados puntos en los ríos Mamoré, Beni, Piray, Chaparé, Pilcomayo, Paraguay y en el río Bermejo "el punto situado a los 21º 30' de latitud sur en que se embarcaron en 1846 los ingenieros nacionales Ondarza y Mujía".

Por el artículo 3º del decreto, "El Gobierno de Bolivia, prevalido de los incuestionalbes derechos que tiene la Nación a navegar en estos ríos para el Atlántico, invita a todas las naciones del globo a la navegación en ellos . . . "

Una ley del Congreso ecuatoriano promulgada por el Poder Ejecutivo de dicho país el 26 de Noviembre de 1853, declara libre "la navegación de los ríos Chinchipe, Santiago, Morona, Pastaza, Curaray, Nancana, Napo, Putumayo y demás ríos ecuatorianos que descienden al Amazonas, como también la de este último en la parte que le corresponde al Ecuador."

En esta ley ecuatoriana por la que se decreta la libre navegación en ríos peruanos, así como el hecho de que en Setiembre de 1857 el Gobierno de Quito adjudicara a sus acreedores británicos extensas zonas en las márgenes del río Bobonaza, afluente del Pastaza, en territorio peruano, debe encontrarse una de las causas que llevaron al conflicto con el vecino país del norte en 1858.

El 12 de Diciembre de 1866 el Gobierno de Brasil emite el decreto 3749 por el que se concede la libre navegación a los buques mercantes de todas las naciones, en los ríos bajo su jurisdicción, esto es, el Amazonas hasta la frontera con el Perú, el Tocantins hasta Cametá, el Tapajós hasta Santarem, el Madeira hasta Borba, el San Francisco hasta Penedo y el río Negro hasta Manaos. Esta libre apertura a la navegación fluvial tiene vigencia desde el 7 de Setiembre de 1867, bajo la condición de que los buques cumplan las disposiciones fiscales y reglamentarias, bajo las autoridades competentes.

Una de las consecuencias del decreto brasileño, es la resolución expedida por el Gobierno de Balta, 17 de Diciembre de 1868, en los siguientes términos:

Considerando:

Que el desarrollo y engrandecimiento del país no pueden obtenerse sino mediante la libertad, la inmigración extranjera y la prestación de todas las facilidades necesarias al comercio del mundo.

Que uno de los medios para obtener estos fines es abrir la navegación de los ríos a todos los buques extranjeros de cualquiera nacionalidad que sean.

Que el único obstáculo que pudo existir en un tiempo para hacer práctica esta resolución respecto del río Amazonas ha desaparecido con motivo de la libertad de la navegación, en la parte que le toca de dicho río, ha decretado el Gobierno del Brasil y que ha comenzado a regir desde el 7 de Setiembre de 1867.

Que aun por la ley del 31 de Diciembre de 1861 se declaró a los vapores mercantes extranjeros los mismos derechos que a los nacionales, no existe ninguna disposición explícita relativa a la navegación de los ríos por buques extranjeros.

Decreto:

Art. 1o — Queda abierta la navegación de todos los ríos de la República a los buques mercantes, cualquiera que sea su nacionalidad.

Art. 2o — Por los respectivos Ministerios se expedirán las órdenes y reglamentos necesarios.

LA CONVENCION ESPECIAL FIRMADA CON LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE LOS PRINCIPIOS EN QUE SE FUNDAN LOS DERECHOS DE LOS NEUTRALES EN EL MAR

Con fecha 22 de Julio de 1856, los Gobiernos del Perú y los Estados Unidos firman una "Convención Especial sobre los Principios en que se fundan los derechos de los Neutrales en el Mar", aprobada por la Asamblea Legislativa el 4 de Mayo de 1857 y ratificada por el Poder Ejecutivo el 14 del mismo mes.

En la parte considerativa de la Convención, se declara que deseando ambas partes contratantes "contribuir a que sea una sola, como lo exige la actual civilización, la siguiente Legislación Marítima Universal en tiempo de guerra, han resuelto consignar en una Convención Especial los principios en que las dos Repúblicas fundan los derechos de los neutrales en el mar y que ambas reconocen y profesan como permanentes e inmutables, considerándolos absolutamente necesarios para la verdadera libertad de la navegación y tráfico marítimo".

Tales principios son los siguientes:

"1o — Los buques libres hacen libres las mercaderías, es decir que los efectos o mercaderías pertenecientes a una potencia o Nación que se halle en guerra con otra, o a sus ciudadanos o súbditos están libres de presa o confiscación si se encuentra a bordo de buques neutrales, con excepción de los artículos de contrabando de guerra".

"2o — Que las propiedades neutrales, a bordo de un buque enemigo, no están sujetas a detención o confiscación, salvo que sean contrabando de guerra; entendiéndose que en cuanto a las dos partes contratantes no se considerará tal contrabando los artículos bélicos al uso y servicio de cada uno de ellos."

"Las dos partes contratantes se comprometen a aplicar los anteriores principios de comercio y navegación a todas las Potencias y Estados que consientan en adoptarlos."

Los términos de esta Convención o Tratado, tienen relación con la DECLARACION DE PARIS del 16 de Abril de 1856, acordada por el Congreso de Plenipotenciarios de la Gran Bretaña, Austria, Francia, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía, al término de la guerra de Crimea y que constituye la primera reglamentación internacional sobre la guerra marítima y conforme se expresa en el Preámbulo de la misma, tiene por objeto establecer una doctrina uniforme en tiempo de guerra que evite las incertidumbres existentes que dan lugar a conflictos entre beligerantes y neutrales.

La Declaración de París comprende los siguientes principios:

1o — El corso queda abolido.

2o — El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, a excepción del contrabando de guerra.

3o — La mercancía neutral, con excepción del contrabando de guerra, no es confiscable bajo pabellón enemigo.

4o – El bloqueo, para obligar, debe ser efectivo, es decir, mantenido por una fuerza suficiente para impedir realmente el acceso al litoral enemigo.

En la resolución de la Convención Nacional del 3 de Octubre de 1857 por la que se aprueban los cuatro principios antes mencionados, se incluye una disposicón que dice: "Cualesquiera cláusulas de los tratados públicos celebrados con Potencias que hayan aceptado o acepten los cuatro principios dichos, quedan modificados en el sentido de ellos, y en adelante, no se hará tratado alguno o estipulación en contrario."

Como se sabe,estos principios fueron dejados de lado con el curso de los años y al sobrevenir la I Guerra Mundial, fue usual tomar toda clase de medidas contra el tráfico, incluyendo la propiedad neutral, sobre la que se aplican las normas mas rigurosas; se amplían las listas de contrabando; se ponen en vigencia las "listas negras"; se discute la licitud de la guerra submarina; el destino hostil; se establecen campos minados; se fijan zonas vedadas; etc. hasta que en la II Guerra Mundial desaparece la fuerza coercitiva de los tratados, convenciones, etc., bajo la concepción nazi de la "guerra total".

LA EXPORTACION DE GUANO

En las presidencias de Echenique, Castilla y el corto período de Gobierno de San Román, siguió su curso el sistema de contratos de consignación para la venta de guano, habiéndose aprobado en este período 21 convenios que en algunos casos resultan prórroga de anteriores y en otros se trata de nuevos arreglos. (4)

En todos estos ajustes, invariablemente se menciona que los fletamentos de buques que hacen los consignatarios son por cuenta y riesgo del Estado, comprometiéndose el Gobierno a cumplir los términos de los mismos "bien entendido que dichos consignatarios han de promover en este ramo todo género de economía y acreditar que los han consultado y no desatendiendo las prevenciones que se les haga y sean practicables con la mira de que los fletes ofrezcan el menor gravamen posible."

Cuando el fertilizante es consignado a las colonias de otros países, es usual incluir la obligación de que "el consignatario fletará en los lugares que juzgue a propósito todos los buques que estime necesarios para llevar guano, y éstos deberán ir en derechura desde el Callao a la mencionada colonia"

En algunos casos se menciona que "a fin de proveerse de buques en tiempo, el consignatario recabará de oficio del Gobierno, con anticipación, la fijación del flete que deberá pagarse en el bienio siguiente por cada tonelada española efectiva que resultase al desembarcar el guano, y debiendo siempre elegir los buques el consignatorio, con tal de que estén en buen estado."

A partir de 1857 se incluye la cláusula por la que los "los consignatarios quedan encargados de fletar o hacer fletar el número de buques necesario para la exportación de guano, y harán las contratas de fletamento solicitando propuestas por avisos públicos, prefiriendo siempre las más ventajosas y seguras para el erario, y sin que por ellas puedan cargar al Gobierno y bugues nacionales comisión alguna, ni exigir a los extranjeros premio, gabela o comisión que exceda de cuatro y medio por ciento". Posteriormente este porcentaje de comisión o corretaje de fletamento de buques extranjeros se rebajó al dos y medio por ciento.

A partir de 1860 se especifica en los contratos que "los consignatarios cuidarán de fletar los buques de calidad y condición que ofrezcan plena seguridad para el trasporte y en igualdad de circunstacias preferirán los buques peruanos".

Entre los años 1855-1860 el precio de venta por tonelada de guano fue de 13 libras esterlinas (65 pesos), habiendo alcanzado los fletes a Europa 3 libras por tonelada, esto es 23 o/o del valor del producto, a lo que se agrega las cuentas de gastos de los consignatarios por almacenaje, averías, envases, cargas y descargas, intereses, etc., así se llega fácilmente al 40 ó 50 o/o del valor del fertilizante por el sistema de comercialización aplicado. (5).

Según un cuadro oficial de 8 de Junio de 1868, la exportación por países entre 1855 y 1867 fue la siguiente;

Antonio Gibbs	Gran Bretaña	1'238,988 T.R.
Compañía Nacional	Gran Bretaña	684,816
Antonio Gibbs	Francia	67,178
Montané	Francia	113,969
Lachambre	Francia	316,587
Barreda	Estados Unidos	181,706
Zaracondegui	Estados Unidos	210,703
Sociedad Anónima	Estados Unidos	66,058
A.D. Moore	Estados Unidos	15,451
Witt y Schutte	Alemania	283,523
Sescau y Co.	Bélgica	258,552
Antonio Gibbs	España	29,929
Murrieta	España	27,467
Zaracondegui	España	86,472
Sescau y Co.	España	75,782

Kendall	Mauricio	24,672
Lachambre	Mauricio	112,736
Lázaro Patrone	Italia	24,610
Canevaro y Co.	Holanda	21,630
Sevilla	China	552
Varios	China	12,210
Varios	Cuba y Puerto Rico	11,346
Stuber y Blecher	Portugal	1,487
Nylors Conroy	Java	1,015
Medina	Centro América	778
José Urmeneta	Chile	100

Esta exportación, referida por años, es como sigue:

1855	390,119 TR
1856	212,824
1857	474,685
1858	259,890
1859	144,883
1860	349,138
1861	187,140
1862	277,253
1863	318,022
1864	287,096
1865	332,613
1866	351,048
1867	373,789
	3'958,440 TR.

Considerando el factor de estiba del producto (1.33), el total exportado en esos años fue de 5'264,725 toneladas de peso. Otros cálculos superan esta cantidad.

La riqueza del guano dio motivo a fricciones internacionales en que algunas de las grandes potencias pretendían la libre disponibilidad del fertilizante y aun el ejercicio de jurisdicción en zonas donde se encontraba ese producto.

La más seria de estas situaciones se produce en 1852 cuando los Estados Unidos suscita una cuestión de soberanía sobre las islas Lobos (Sead Islands) por el hecho de que años atrás habían ejercido la pesca y caza de lobos en esas islas, sin objeción de las autoridades peruanas. El interés sobre estas islas no era precisamente la caza de lobos que prácticamente habían sido extinguidos, sino el hecho de que existían extensos depósitos de guano.

Es posible que exista alguna relación entre esta pretensión americana sobre las islas Lobos y la propuesta presentada en el Congreso de ese país para adquirir una isla en las costas peruanas que le permitiese un convenio para regular el precio del fertilizante.

Después de un extenso cambio de Notas entre Junio y Diciembre de 1852, la Secretaría de Estado a cargo de Eduardo Everett expone en una comunicación al Ministro Plenipotenciario del Perú, Joaquín José de Osma, que "no encuentra motivo alguno para cuestionar su legítima soberanía en aquellas islas, y se apresura a hacer este reconocimiento, a consecuencia de la injusticia no intencional inferida al Perú, a causa de una carencia momentánea de los datos que ilustran la cuestión. En su consecuencia, el Presidente (de los EE.UU.) ha ordenado al infrascrito retirar, sin reservas, todas las objeciones aducidas por el finado Secretario de Estado, en sus comunicaciones con el señor J.J. de Osma a la soberanía del Perú en las islas de Lobos y las demás islas-guaneras de la costa del Perú de que está en posesión, asegurando al señor de Osma, para noticia y satisfacción de su Gobierno, que los Estados Unidos no prestarán ninguna protección o apoyo a ninguna empresa de sus ciudadanos en oposición a este reconocimiento".

Durante la revolución de Vivanco a fines de 1856, las fuerzas revolucionarias ocuparon un tiempo las islas Chincha logrando despachar algunos cargamentos y celebrar contratos de consignación de guano. En estas circunstancias el Gobierno recurre al extraño medio de pactar la intervención de Francia e Inglaterra para garantizar la posesión de los depósitos del fertilizante y perseguir las exportaciones ilegales.

El 21 de Mayo de 1857 se firma esta Convención entre el Ministro de RR.EE. Manuel Ortíz de Zevallos, el Encargado de Negocios de S.M.B., Enrique Esteban Sullivan y el Encargado de Negocios de S.M. el Emperador de Francia, Alberto Huet, que es aprobada por la Convención Nacional y ratificada por el Consejo de Ministros encargado del Poder Ejecutivo.

El artículo 1º de la Convención constituye una declaración en el sentido de que la República del Perú, no autoriza, consiente ni permite que se explote, cargue, exporte, enajene ni expenda el guano de las islas Chincha, sino en virtud de los contratos legalmente celebrados por el Gobierno, así como tampoco permite la presencia de buques mercantes en todo sitio donde se explote guano si no es con una licencia especial del Gobierno, conforme a las leyes y reglamentos vigentes.

El artículo 2º menciona que, estando los productos libres del guano afectos, con arreglo a los respectivos contratos, a garantizar la solución de la deuda externa perteneciente a acreedores franceses e ingleses "cuyos intereses se hallan ligados con los del Perú en la preservación de dichos produc-

tos", los representantes de Inglaterra y Francia, obrando en guarda de los intereses de aquellos acreedores, reconociendo las reglas establecidas en el artículo 1o, "se comprometen a prestar su cooperación para que sean respetados y garantizados en todo caso en que el Gobierno reconocido del Perú solicite que esa cooperación se haga real y efectiva, a fin de evitar cualquier violación o ataque y de consultar la guarda y defensa de los intereses comunes".

Se menciona en el artículo 3º que esta cooperación en ningún caso se extenderá a establecer protectorado alguno sobre las islas guaneras y demás depósitos, ni a tomar posesión de ellas, intervenir en su gobierno, administración, ni se menoscaba el derecho de soberanía, dominio, posesión, gobierno y libre administración de las guaneras por parte del Perú.

Esta extraña Convención no fue aprobada por los Gobiernos de Francia e Inglaterra.

El 22 de Enero de 1858 el buque de guerra TUMBES sorprende en las proximidades de Iquique a la barca norteamericana DORCAS C. YEATON bajo la sospecha de su fletamento para el carguío ilegal de guano con licencia de las autoridades "de facto" impuestas por los revolucionarios de Iquique durante la sublevación del general Vivanco. La barca fue detenida, despachada al Callao y sometida a juicio.

El 24 del mismo mes el TUMBES sorprende en Punta Lobos y Pabellón de Pica a los buques LIZZIE THOMPSON y GEORGIANA, embarcando guano en infracción a las leyes fiscales, Reglamento de Comercio y disposiciones sobre cabotaje. Los buques fueron despachados al Callao, recayendo sobre los mismos una sentencia condenatoria con la pena de comiso.

Este hecho dio lugar a un cambio de Notas entre el Ministro Plenipotenciario de los EE.UU., Randolph Clay, y el Ministro de RR.EE. Manuel Ortiz de Zevallos, que culmina con el retiro de los representantes de ambos países y la suspensión de relaciones hasta la firma de una Convención, 20 de Diciembre de 1862, acordando ambas partes someter al arbitraje del Rey de los Belgas "todas las cuestiones, tanto de hecho como de derecho, procedentes de la conducta observada por el Gobierno peruano en la captura y confiscación de los buques LIZZIE THOMPSON y GEORGIANA". Al momento de su detención, estos buques llevaban bandera norteamericana.

Aproximadamente por esta época fueron igualmente detenidos en el litoral de Tarapacá los buques chilenos AMERICA, VIRGINIA y MARGARITA, sorprendidos en embarques ilegales de guano.

LOS TRATADOS DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACION CON PAISES AMERICANOS Y EUROPEOS.

Durante los Gobiernos de Echenique y Castilla fueron numerosos los tratados sobre comercio y navegación, aprobados y puestos en vigencia, para regular el comercio exterior del país. Este tipo de tratados, conforme a una ley de 20 de Octubre de 1851, podían ser negociados directamente por el Poder Ejecutivo, sin previa anuencia del Congreso, aunque la ratificación de los mismos requería la aprobación del Poder Legislativo.

Por sus implicancias económicas y aun políticas, estos tratados pueden ser agrupados por zonas geográficas, entre los que corresponden a países del mismo origen y producciones en gran medida similares, vale decir países americanos, y los que se acuerdan con países de mayor desarrollo del Continente Europeo.

En el primer grupo se encuentran los tratados firmados con Nicaragua el 15 de Setiembre de 1856; Costa Rica el 31 de Enero de 1857; Guatemala el 21 de Abril de 1857; El Salvador el 18 de Julio de 1857 y finalmente, con Nueva Granada el 8 de Marzo de 1858, en un intercambio comercial que en gran parte se reduce a producciones naturales. En otro aspecto estos acuerdos deben ser interpretados como expresión de buena voluntad entre las partes contratantes y, en alguna medida, de reconocimiento de las nuevas Repúblicas Centroamericanas.

En el tratado firmado con Nicaragua se prevé que el comercio entre ambos países, de toda clase de producciones y mercaderías, se efectuará con los mismos derechos, privilegios y exenciones de que gozan los ciudadanos de uno y otro Estado, exceptuándose el cabotaje que se regula según las propias leyes.

Todo privilegio o favor que una de las partes conceda a otra nación en materia de navegación y comercio, se hará extensivo a la otra, gratuitamente si la concesión fue hecha por ese medio o mediante compensación si hubiera sido condicional.

A los efectos del pago de los derechos de importación y exportación, se aplica el concepto de la "nación más favorecida" a las mercaderías peruanas en Nicaragua y a las nicaragüenses en el Perú.

Los buques de ambas Repúblicas gozarán de los mismos privilegios que los nacionales en uno y otro país y se considerarán como tales los que naveguen con Patente otorgada por los respectivos Gobiernos.

Menciona el tratado que "siendo de interés común a las dos altas partes contratantes, cualquiera vía inter-oceánica, sea por ferrocarril o por medio de canales, o por uno y otro combinados, han convenido que en caso de verificarse dicha vía inter-oceánica por el territorio de Nicaragua, el Gobierno de esta República concede al del Perú, en cuanto se halle a sus facultades el derecho de tránsito para su Gobierno, para sus ciudadanos y mercaderías en la misma forma que las usaren el Gobierno, ciudadanos y mercaderías de Nicaragua; y que estarán libres de todo registro, sin más obligación que la de pagar el porte que, según las tarifas de la empresa o empresas, se impongan al Gobierno, ciudadanos y mercaderías de Nicaragua. Y el Perú, por su parte, se obliga a reconocer los derechos, propiedades y soberanía de Nicaragua sobre dicha vía inter-oceánica y mantener su neutralidad contra cualquier interrupción, captura o confiscación injusta de cualquier parte que proceda".

Se estipula igualmente que si las obras del canal inter-oceánico se realizan por cuenta del Gobierno de Nicaragua, en todo o en parte, el Gobierno del Perú se obliga a tomar la mitad de las acciones correspondientes al Estado de Nicaragua y que "previo acuerdo entre ambos Estados, concurrirán igualmente en los gastos y ventajas de la empresa, sin que por esto se menoscabe el derecho de soberanía de Nicaragua sobre la parte del territorio en que se halle el camino".

La vigencia del tratado es de 10 años desde el canje de las ratificaciones.

En el tratado firmado con Costa Rica se reconoce la soberanía e independencia de esta República.

El intercambio comercial se regula bajo las mismas normas que en el tratado firmado con Nicaragua, en cuanto a aduanas, libertad de comercio y navegación, obligación de hacer extensiva mutuamente toda concesión a otro país bajo las mismas condiciones de gratuidad o condicionalidad, según corresponda; reconocimiento de los buques mercantes; etc.

Se prevé el caso de la comunicación inter-océanica, por ferrocarril o canales por el territorio de Costa Rica, las concesiones al Gobierno, ciudadanos y mercaderías peruanas en las mismas condiciones que corresponde al Gobierno, ciudadanos y mercaderías costarricenses, obligándose el Perú a reconocer los derechos, propiedades y soberanía sobre la proyectada vía. Igualmente se menciona que si tal vía es realizada por cuenta del Gobierno de Costa Rica, en todo o en parte, el Gobierno del Perú se obliga a tomar la mitad de las acciones, debiendo concurrir ambos Gobiernos en los gastos y ventajas de la empresa "sin que por esto se menoscabe el derecho de soberanía de Costa Rica sobre la parte del territorio en que se halle el camino."

El tratado prevé el caso en que cualquiera de las partes contratantes enfrente una situación de guerra, para el reconocimiento de los buques, la determinación del contrabando de guerra, las presas, etc. (6)

La vigencia del tratado es de 10 años.

Al igual que los anteriores, los tratados de comercio y navegación con Guatemala y El Salvador, declaran el libre comercio entre los países de toda clase de productos y mercaderías, con los mismos derechos, privilegios y exenciones de que gozan los ciudadanos, sometiéndose a las leyes y usos a que éstos están sujetos.

Toda concesión a otros países en materia de comercio y navegación, se hace extensiva a la otra parte, bajo las mismas condiciones.

En ambos casos la duración del tratado es de 10 años desde el canje de las ratificaciones.

El tratado firmado con Nueva Granada acuerda libertad recíproca de comercio y navegación, exceptuándose el cabotaje.

Los productos o mercaderías extranjeras importados en cada una de las Repúblicas en sus propios buques, podrán serlo en los de la otra sin cobrarse otros derechos, sobre el buque o la carga, que los que corresponden en buques propios.

Se conviene en la aplicación del principio de la "nación más favorecida" tanto en la importación como en la exportación de los productos naturales e industriales de uno y otro país, que los que se abonan o hayan de abonarse por productos idénticos de terceros países.

Los derechos de entrada y salida de puerto (tonelaje, pilotaje, fanal, etc.) se aplican recíprocamente en la forma que corresponde a los buques nacionales en su propio territorio.

La nacionalidad de los buques se determina por la del propietario, provistos de Cartas de Mar o Patentes expedidos según las leyes de cada parte contratante.

En el tratado se reglamenta las funciones de los Cónsules en cuanto a su intervención en el comercio marítimo.

El segundo grupo de tratados corresponde a los firmados con el Reino de Portugal el 23 de Marzo de 1853; el Reino de Cerdeña el 14 de Junio de 1853; Reino de Bélgica el 25 de Febrero de 1860; Imperio de Francia el 29 de Marzo de 1861 y la Convención Consular con el Reino de Italia el 3 de Mayo de 1863.

En este segundo grupo de tratados, al igual que los firmados con Gran Bretaña, Bélgica y los Estados Unidos en los años 1850 y 1851, bajo la

apariencia de perfecta igualdad, tratamiento y reciprocidad, se hacen concesiones efectivas a trueque de otras aparentes por la total ausencia de buques peruanos en Europa o en las colonias de las potencias europeas.

En todos los casos se aplica el principio de la "nación más favorecida" tanto en la importación como en la exportación de los productos naturales e industriales de las partes contratantes.

Los derechos de entrada o salida de los puertos (tonelaje, pilotaje, fanal, etc.) se aplican recíprocamente en la forma que corresponde a los buques nacionales en su propio territorio.

Se establece que todo privilegio, favor o exención relativa al comercio y navegación se hace extensiva a la otra parte bajo las mismas condiciones.

En cuanto a las formalidades y disposiciones relativas al atraque de embarcaciones, a su estación en los puertos y a su salida, se acuerda el mismo tratamiento que corresponde a los buques nacionales.

En alguno de estos tratados se adopta el principio de que "la bandera cubre la propiedad" en los casos de conflictos con terceros países, excepto de los artículos que se reputan como contrabando de guerra.

En el tratado firmado con el Reino de Cerdeña, se presenta una situación especial. El tratado fue desahuciado por el Perú el 7 de Setiembre de 1866, cuando dicho Reino había desaparecido como tal 5 años antes, cuando el Parlamento italiano proclama, 17 de Marzo de 1861, el Reino de Italia con Victor Manuel II, Rey de Cerdeña y Piamonte, como primer soberano.

En el tratado con Francia se adopta, en las relaciones mutuas, los principios sobre Derecho Marítimo aprobado por el Congreso de París el 16 de Abril de 1856.

En la Convención Consular firmada con el Reino de Italia, se conviene en el nombramiento de Cónsules Generales, Cónsules, Vice-Cónsules y Delegados o Agentes Consulares, con facultades para proteger el comercio de sus conciudadanos y defender sus intereses, asi como se permite su intervención en los buques de su propia nacionalidad, examinar sus registros, dirigir los manifiestos, facilitar la expedición de los buques, conocer el orden o policía interior de los mismos y resolver las controversias entre el Capitán, Oficiales y Tripulantes.

Todos estos tratados con países europeos, de tradición marítima y capacidad empresarial, bajo la apariencia de igualdad de tratamiento, sólo significan un freno a la actividad naviera nacional en que se deja a los armadores peruanos librados a su limitada capacidad de competencia. Así comienza

una prolongada etapa de liberalización del tráfico marítimo con todas sus consecuencias negativas para el país.

LA POLITICA DE "IGUALDAD DE BANDERAS" EN LA ACTIVIDAD NAVIERA

A partir de la segunda mitad del siglo pasado, las ideas económicas predominantes en nuestro país se caracterizan por una posición extrema de liberalismo que, como es obvio, se extiende a la actividad naviera, una de cuyas expresiones se encuentra en los numerosos tratados de comercio y navegación firmados con países europeos y americanos.

Dentro de esta política también se encuentra la decisión de los Gobiernos de abrir los puertos al tráfico de todas las banderas, como es el caso de la resolución del 26 de Enero de 1861 en que se habilitan al comercio exterior los puertos de Ilo, Cerro Azul, Chala, Huanchaco, San José y Pacasmayo y por otras resoluciones la apertura de las caletas de Chérrepe, San Bartolomé de Chao, Salinillas y Atico o Punta Blanca a las exportaciones de los productos naturales, libres de todo gravamen.

En lo que se refiere a las tarifas aduaneras, el decreto de 1º de Mayo de 1856 modifica las disposiciones del Reglamento de Comercio de 1852, estableciendo en unos casos nuevas tasas en el arancel, en otros fijando derechos específicos y también liberaciones. En Febrero de 1857 el Gobierno promulga una ley del Congreso dejando libres los derechos de importación de los víveres de primera necesidad, durante 18 meses. En lo que se refiere al trigo, la exención sólo corresponde a los puertos de Iquique, Arica y Paita y en el caso de la harina, se rebaja al 50 o/o los derechos fijados por el Reglamento de Comercio.

A la importación de mercaderías de origen europeo, norteamericano y asiático, conducidas directamente a los puertos nacionales desde los países de origen, se le concede el beneficio de abonar el 10 o/o de los derechos en vales de la consolidación. El mismo sistema se aplica a los buques nacionales por las importaciones de frutos naturales directamente desde el país de origen.

El 6 de Julio de 1860 se expide una resolución en que, exponiendo la conveniencia de multiplicar los medios de trasporte y hacerlos baratos mediante la competencia de las empresas, se acuerda que "las excensiones y franquicias de que hoy gozan, provisionalmente, los vapores de la línea inglesa, en virtud de lo ordenado en Circular de 8 de Noviembre de 1850, se hagan efectivas a los de la Norte Americana, hasta que el Gobierno fije de un modo decisivo y en cuanto sea compatible con el apoyo debido a la marina mercante nacional."

El 16 de Febrero de 1861 se concede a la Compañía Inglesa de Vapores (PSNCo.) a continuar atendiendo el servicio de cabotaje condicionando esta autorización "hasta que se establezca la línea de vapores nacionales, cuya plantificación se proyecta."

La disposición anterior anula lo dispuesto en el Reglamento de Comercio aprobado el 5 de Octubre de 1860, que sólo autoriza a la línea de vapores movilizar mercaderías libres o artículos nacionales de un puerto mayor a otro mayor o menor.

También se concede a la línea inglesa establecer pontones en los puertos en que los necesite, no obstante la prohibición vigente. Igualmente se le autoriza a construir y explotar un dique en el Callao, así como construir un muelle para su uso particular.

Una ley del 29 de Diciembre de 1861, promulgada el 31 de Diciembre de 1862, expresa: "El Congreso ha resuelto: que los vapores con la bandera extranjera, disfruten en el Perú de todos los privilegios de la Marina Nacional Mercante, quedando sujetos a las leyes y reglamentos de aduanas."

En esta forma culmina todo un conjunto de disposiciones, de extraordinaria liberalidad, en que desaparece todo vestigio de protección a la Marina Mercante Nacional, con todas sus consecuencias en la incipiente industria y en el propio desarrollo naviero.

Esta política se traduce en una notable afluencia de buques al Callao que en 1862 llega a 1,207 naves con 690,515 toneladas de registro, sólo refiriéndonos a los buques de vela.

Este movimiento se muestra en el siguiente Cuadro. (7)

	ENTRADAS		SALIDAS		
Bandera	No.	T.R.	No.	T.R.	T.R. Promedio
Estados Unidos	278	277.294	272	273.963	1.002
Gran Bretaña	277	227.183	264	219.759	826
Francia	91	55.402	87	62.805	664
PERU	372	54.073	330	47.791	145
Chile	85	20.322	74	16.255	230
Hamburgo	31	18.359	31	18.024	587
Italia	18	11.239	17	9.644	597
Bremen	8	6.874	7	6.633	900
Suecia	12	5.186	13	6.255	458

España	10	4.152	9	3.959	427
Dinamarca	9	3.441	8	2.747	364
Bélgica	4	2.294	4	2.280	572
Rusia	4	1.608	4	1.608	402
Prusia	3	1.182	3	1.182	394
Mecklenburg	2	887	2	920	862
Noruega	2	862	2	862	431
Ecuador	1	175	1	175	175
	1.207	690.515	1.128	674.854	557

En el Cuadro anterior hay que observar que el registro promedio de los buques nacionales sólo alcanza a 145 toneladas, siendo el más bajo, en un elevado número de entradas y salidas. Esto nos revela que en gran medida se trata de embarcaciones de porte menor.

En la Memoria del Ministro de Hacienda, coronel Juan José Salcedo, dirigida al Congreso el 12 de Agosto de 1860, trata de justificar esta política de liberalidad en cuanto a la actividad naviera en los siguientes términos:

"Declarado abierto el comercio costanero a todas las banderas, abaratería el acarreo y la baratura haría posible exportar artículos que hoy casi no tienen precio en el lugar de su producción, lo cual extendería sin duda el tráfico marítimo."

"Hasta ahora a nadie se le ha ocurrido crear un privilegio en favor de los nacionales para abrir caminos y acarrear por tierra, y como si las vías marítimas sirvieran para distintos fines, son muy extensas las preeminencias que se han concedido a los buques que navegan con bandera peruana."

"La Marina Mercante que lleva el nombre de nacional, está mandada, con pocas excepciones, por capitanes extranjeros y tripulada por gente que éstos encuentran a mano al hacerse a la mar. Los Reglamentos se cumplen mal."

"Se sostienen también los privilegios de la marina mercante, atribuyéndoles el poder de preparar el engrandecimiento de la armada nacional. Las artes de la paz, el incremento de la prosperidad pública es lo único que da vigor a los pueblos y un poder correlativo a los gobiernos. Si los intereses de la guerra se anteponen, después de una prepotencia ficticia, viene el abatimiento que se prolonga, y es mayor o meñor, según la extensión de los sacrificios hechos en obsequio de ese sistema erróneo."

"Nuestra marina militar disfruta en el Pacífico de una superioridad reconocida, ¿por qué habríamos pues de hacer nuevos sacrificios para robustecerla?"

Las apreciaciones del Ministro Salcedo en el sentido de quitar toda importancia a la conveniencia o necesidad de disponer de una marina mercante propia constituye, con pocas excepciones, el criterio que prevalece en los gobiernos de la época sobre la actividad naviera.

Con esta mentalidad sólo interesa abrir los puertos a todas las banderas, sin limitación alguna, para abaratar el trasporte por la competencia, sin mayor perspectiva de lo que significa disponer de medios de trasporte propios.

También hay que suponer que para los hombres de gobierno, tal apertura es la mejor solución cuando la navegación tradicional a la vela ya no satisface las necesidades del intercambio comercial y es desplazada por los buques a vapor encontrando al país sin mayor preparación para adaptarse a la evolución tecnológica.

En cuanto a la opinión del Ministro sobre la Marina Militar, obviamente le asistía la razón en cuanto a la superioridad naval en el Pacífico Sur, mas no era lo suficientemente poderosa cuando apenas cuatro años después, 14 de Abril de 1864, unos cuantos buques españoles de la "Expedición Científica" se apoderan de las islas Chincha y con ellas de toda la riqueza en que se apoya la administración pública.

LA CONVENCION FLUVIAL FIRMADA CON BRASIL EN 1858

El 22 de Octubre de 1858 se firma con Brasil una nueva "Convención Fluvial" al término de la vigencia de la "Convención sobre Comercio y Navegación Fluvial" aprobada a fines de 1851. Este nuevo arreglo fue sancionado por el Congreso y ratificado en la Presidencia de Castilla en Abril de 1859.

El Convenio declara libre el tránsito terrestre y fluvial de uno a otro territorio, sujetándose únicamente a los reglamentos fiscales y de policía que las partes contratantes establezcan en su respectivo territorio.

Las embarcaciones peruanas, registradas en forma, pueden pasar libremente al Brasil por el río Amazonas hasta el Atlántico. En reciprocidad, las naves brasileñas, utilizando la misma vía, pueden ingresar a territorio peruano. En uno y otro caso, las embarcaciones quedan sujetas a las disposiciones aduaneras y de otro orden vigentes.

Se conviene adoptar, de común acuerdo, un sistema de policía fluvial y reglamentos fiscales, guardando en lo posible uniformidad, compatible con las leyes especiales que rigen en los dos países.

El tránsito fluvial no podrá ser gravado, directa ni indirectamente, con impuesto alguno excepto el que pueda corresponder por servicios que se presten para la facilitación de la navegación, tales como faros, boyas, balizas, etc.

Los buques pueden comerciar libremente en los puertos habilitados para el comercio, quedando prohibido todo movimiento de cargas fuera de los lugares autorizados, salvo en caso de averías u otras causas justificadas. Se conviene en designar otros lugares de arribada para reparar averías o proveerse de combustible.

Se consideran buques peruanos o brasileños aquellos cuyos propietarios o capitanes sean ciudadanos de uno y otro país, cuyos roles de tripulación, licencias y patentes acrediten su matrícula y que enarbolen legalmente su bandera.

La Convención tiene una vigencia de 10 años, al término de los cuales continuará vigente hasta que una de las partes notifique a la otra su deseo de darla por terminada.

Fue en esta oportunidad que el Gobierno renovó, con vigencia obligatoria de un año, el contrato firmado en 1852 con D. Irineo Evangelista de Souza, Vizconde de Mauá, para que la "Compañía de Navegación del Amazonas", extendiera sus servicios hasta el río Huallaga, con la frecuencia de un viaje mensual.

LOS VAPORES FLUVIALES "TIRADO", "HUALLAGA", "PASTAZA", "MORONA", "NAPO" Y "PUTUMAYO".

Conforme se ha mencionado en un Capítulo anterior, al crearse el Departamento de Amazonas por la ley del 21 de Noviembre de 1832, se dispuso el establecimiento de un astillero en el punto más inmediato a la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, en lo que actualmente corresponde a Nauta, para establecer una base como punto de apoyo para la navegación fluvial.

Sin embargo, no fue hasta el Gobierno de Echenique que se dan los primeros pasos para concretar una política sobre el Oriente Amazónico. En este sentido el 18 de Marzo de 1853, el Gobierno acepta una propuesta del ciudadano americano José Whitmore para la construcción de dos embarcaciones fluviales de 80 y 50 toneladas de registro, con propulsión mecánica, por el precio total de 75.000 pesos. El contratista se compromete a entregar las naves en aguas del Amazonas, reservándose el Gobierno el derecho de supervigilar la construcción en un astillero americano y su ensamblaje en el puerto de Pará.

Estos buques recibieron los nombres de TIRADO y HUALLAGA y llegaron a Nauta el 14 de Marzo de 1854 al mando del Guardia Marina Aurelio Saavedra y del Piloto Luis Conti, respectivamente.

La vida de estas embarcaciones fue muy corta, el hecho es que ya sea por defectos de construcción o falta de experiencia en la navegación fluvial, ambos naufragaron en el río Amazonas en 1857, uno en Nauta y el otro en Omaguas (u Omahuas).

Corresponde al segundo Gobierno de Castilla un verdadero impulso para la afirmación de la soberanía peruana en el Oriente y cuyo punto de partida se encuentra en la creación de la Provincia Litoral de Loretò, 7 de Julio de 1857, señalándose a Moyobamba como capital.

Por decreto del 7 de Enero de 1861 se crea el Departamento Marítimo Militar de Loreto, cuya jurisdicción se extiende sobre las riberas del Amazonas y afluentes comprendidos entre los límites del Perú y demás Repúblicas vecinas. La Jefatura del Departamento corresponde a un Oficial General o Capitán de Navío con las atribuciones que le conceden las Ordenanzas Generales de la Armada y demás disposiciones vigentes, asignándose todo el personal necesario.

El decreto dispone el establecimiento en la región de una escuela náutica, una grada de construcción, factoría y otros establecimientos navales para el servicio de los fuertes que se establezcan en el río Amazonas y afluentes, así como se prevé la exploración científica que lleve al desarrollo y engrandecimiento regional.

Corresponde igualmente al Gobierno de Castilla el envío a Londres de una Comisión presidida por el Contralmirante D. Ignacio Mariátegui para la construcción de 2 buques de 500 toneladas para el establecimiento de un servicio de cabotaje flúvial y 2 buques de 60 toneladas destinados a la exploración en la Hoya Amazónica, así como la adquisición de un dique flotante y el material necesario para la instalación de la factoría naval.

Los buques mayores recibieron los nombres de PASTAZA y MORONA y los menores NAPO y PUTUMAYO, su costo total fue de 180.000 pesos. El dique recibió el nombre de GUISE y su costo fue de 100.000 pesos. (8)

Fue la misma comisión del Almirante Mariátegui la que concretó la construcción de los vapores YAVARI y YAPURA en los Astilleros Camel Laird Bross, destinados al Lago Titicaca.

Los buques PASTAZA y MORONA zarparon de Londres a mediados de 1862, arribando al Pará en Noviembre del mismo año. En este puerto se suscita un incidente entre las autoridades locales y el Comandante del MORONA, Capitán de Fragata Manuel Ferreyros, cuya consecuencia es la detención del buque y un prolongado entredicho diplomático entre ambos países, solucionado en Octubre de 1863.

La goleta nacional ARICA llegó al Pará el 23 de Noviembre de 1863, trasportando en piezas los buques NAPO y PUTUMAYO para su ensamblaje en dicho puerto, en tanto que los buques fletados ELIZA, SIMBAD y PROSPERO llegan conduciendo los partes del dique flotante y equipos para el Apostadero y Factoría Naval.

Descargados los buques y redistribuída la carga, el vapor PASTAZA al mando del Teniente Nicolás Portal zarpa del puerto brasileño remolcando al bergantín inglés PROSPERO que conducía las partes del dique, llegando a Iquitos el 26 de Febrero de 1864. Poco después, 25 de Mayo, arriba el vapor MORONA al mando de Ferreyros, remolcando a la goleta ARICA con el resto del material. Los buques NAPO y PUTUMAYO llegan a Iquitos el 9 de Noviembre de 1864.

Es así cómo entre los años 1864 y 1865 quedan organizados los servicios públicos del Departamento Marítimo Militar de Loreto con la Comandancia General de Marina, la Factoría Naval, el Dique Flotante, la Comisaría de Marina, la organización de los Tercios Navales, el establecimiento de un servicio de trasporte fluvial entre Tabatinga en la frontera con Brasil y Yurimaguas en el río Huallaga con los vapores MORONA y PASTAZA y la exploración y reconocimiento sistemático de los afluentes del Amazonas con los vapores NAPO y PUTUMAYO. En esta forma se inicia la trasformación de un humilde caserío de indígenas que en 1864 tenía unos 400 habitantes, en el importante puerto fluvial que es hoy Iquitos, todo por la visión de un insigne gobernante, el Presidente Ramón Castilla y por la acción enérgica e idealismo dinámico de un brillante grupo de Oficiales de Marina. (9)

Por la ley del 21 de Setiembre de 1868 la Provincia Litoral de Loreto se erige en Departamento y la naciente ciudad de Iquitos se eleva a Capital de Distrito hasta el 9 de Diciembre de 1897 en que se le reconoce por ley como Capital del Departamento de Loreto. En el aspecto regional, se establecen las Capitanías de San Antonio, Iquitos, Nauta y Yurimaguas.

En 1871 se hunde el dique flotante del Apostadero Naval y con este desafortunado suceso comienza una etapa de crisis en el Departamento de Loreto por la suspensión de los contingentes de dinero para atender los gastos administrativos de la región. Esta situación obliga a suspender el servicio fluvial de los buques MORONA y PASTAZA en 1875.

Como una solución a la situación creada, en Marzo de 1877 el Gobierno firma un contrato con una empresa que toma el nombre de "Compañía de Navegación Fluvial Peruana" cuyos directivos principales, Marcial A. Pinón y Carlos Mouraille, se comprometen a atender el tráfico fluvial desde Iquitos a los ríos Huallaga, Ucayali y Amazonas, este último hasta Belem do Pará; aceptan el compromiso de compra de los vapores fluviales del Estado y de incrementar la flota con nuevos buques de 500 toneladas; a recibir en arriendo la Factoría Naval con sus almacenes y materiales y la subvención anual de 120.000 soles para atender las proyectadas líneas de navegación.

La "Compañía de Navegación Fluvial Peruana" no respondió a las expectativas de un contrato tan favorable y tampoco realizó labor alguna de provecho público, por lo que el gobierno dictatorial de Piérola puso término al contrato regresando al Estado los buques fluviales y Factoría en Marzo de 1880.

En esta forma desaparece gran parte del esfuerzo de años anteriores y esta situación se agrava por el conflicto desatado por Chile y no es sino hasta el primer Gobierno de Cáceres en que se emprende la reorganización de los servicios fluviales, coincidente con el que corresponde a los servicios administrativos del Departamento.

El río Amazonas, desde los remotos tiempos de la colonización, se constituye en la principal vía de comunicación entre el Océano Atlántico y el corazón de esta parte del Continente y pese a su papel unificador en un contexto internacional destinado a conciliar la interdependencia de los países amazónicos en un proceso de cooperación sub-regional, aún no se toma conciencia de cristalizar esta unidad en una idea política común.

EL PRIMER DIQUE FLOTANTE EN EL PUERTO DEL CALLAO

Durante la segunda administración del Presidente Castilla, 20 de Diciembre de 1855, el Gobierno acepta una propuesta de la firma Vicente Domínguez y Co. para la instalación de un dique flotante en el Callao. En la respectiva autorización se menciona que el artefacto naval debe ser capaz de recibir dos buques pequeños o uno solo grande de las dimensiones de un buque de línea, fijándose en 20 meses para la realización de la obra.

Se otorga al concesionario el privilegio para la explotación del dique por el plazo de 27 años, trascurridos los cuales todas las instalaciones pasan a poder del Estado. El Gobierno se reserva el derecho de construir otro dique flotante para el servicio de los buques de la armada.

La concesión otorgada a Domínguez y Co. fue traspasada, con aprobación del Gobierno, a D. Tadeo Terry según Decreto de 9 de Octubre de

1857, modificándose alguno de sus términos como la fijación de un nuevo plazo para la obra y el uso de terrenos baldíos en la isla de San Lorenzo, en una extensión de 7.000 metros cuadrados para el dique y los talleres.

En la Memoria del Ministro de Hacienda, D. Manuel Ortiz de Zevallos, al Congreso Extraordinario de 1858, anuncia "que según aparece de las últimas comunicaciones recibidas de los Estados Unidos, debe ya estar embarcado y en camino el referido dique flotante, para ser colocado en la isla de San Lorenzo luego que llegue. Muchas y grandes serán las ventajas que producirá esta mejora."

El concesionario levantó en terrenos de la isla una factoría y alojamiento para el personal de maestranza, procediendo a armar el dique flotante en la Caleta que hasta hoy lleva el nombre de "dique", siendo lanzado al agua sin dificultad.

Según relata Manuel I. Vegas en su "Historia de la Marina de Guerra del Perú", la resistencia del dique fue probada con un pequeño vapor de la "Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico" (PSNCo.) y luego con el velero trasporte HUARAZ. Pero es el caso que el 20 de Octubre de 1860 la magnífica fragata APURIMAC, rebautizada con el nombre de CALLAO, luego de ser alijada al máximo, ingresa al dique para la limpieza de sus fondos. Sea que el peso de la fragata excediese la capacidad del dique o como resultado de una mala maniobra, el hecho es que el buque se tumbó arrastrando al dique, causando mas de 30 muertos y numerosos heridos, entre éstos el Comandante del buque, Capitán de Navío Silva Rodríguez.

La fragata mixta APURIMAC, construída en Inglaterra, con un desplazamiento de 1.660 toneladas y 44 cañones, había llegado al Callao el 12 de Noviembre de 1855. Se trataba de la mejor unidad de la escuadra.

El dique flotante se perdió definitivamente, no así la fragata que fué reflotada y a la que se restituyó su nombre original de APURIMAC. Este buque intervino en el combate naval de Abtao, 7 de Febrero de 1866, contra la escuadra española.

EL REGLAMENTO MARITIMO INTERNACIONAL PARA EVITAR COLISIONES EN EL MAR

En el año 1862 los Gobiernos de Francia e Inglaterra acuerdan y aprueban conjuntamente un "Reglamento Marítimo Internacional para evitar colisiones en el mar", recomendando a todos los países, mediante una Circular cursada por el Ministerio de RR.EE. de Francia, su adopción como regla internacional, teniendo en cuanta "el considerable desarrollo del movimiento

marítimo en todos los puntos del globo, los cambios ocurridos en la construcción y principalmente en las dimensiones de los buques, y por último, la aplicación cada día más general, del vapor a la navegación, han hecho sentir hace algun tiempo la necesidad de revisar y modificar las reglas seguidas hasta hoy para impedir los abordajes en el mar."

El propuesto "Reglamento Marítimo Internacional" comprendía las siguientes secciones:

- Preliminares
- Reglas para el uso de las luces
- Reglas para las señales en tiempo de niebla.
- Reglas para navegar.

Sometido a consideración de la Comandancia General de Marina y del Fiscal de la Corte Suprema, el Reglamento fue aprobado por una resolución del 20 de Abril de 1863, entrando en vigencia desde el 1o de Junio del mismo año.

Estas Reglas fueron revisadas en 1868, 1879, 1884 hasta el año 1894 en que Gran Bretaña propone un nuevo Reglamento que entra en vigencia el 1º de Julio de 1897, aprobado por los Gobiernos de Alemania, Argentina, Bélgica, Brasil, Chile, China, Costa Rica, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos, España, Francia, Grecia, Guatemala, Italia, Japón, México, Noruega, Países Bajos, PERU, Portugal, Rusia y Suecia.

Uno de los aspectos que llama la atención en este Reglamento, es que los buques de guerra no estaban obligados a adoptar su navegación de manera estricta a las reglas, prevaleciendo sus rutas sobre la de los buques privados.

LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN LA INTRODUCCION DE COLONOS DE POLINESIA

A partir de 1862, por un lapso de 12 años, la Marina Mercante nacional tuvo un sostenido incremento tanto en el número de unidades como en el tonelaje promedio en los diversos tipos de buques de vela. Este incremento, apreciado con criterio superficial, podría interpretarse como desarrollo de la actividad naviera. Sin embargo este hecho es conseccuencia, en gran medida, de la política de inmigración asiática (polinesios y chinos) autorizada por la ley de 15 de Enero de 1861 en que numerosos buques extranjeros ingresan al registro nacional para atender este tráfico, pero con la misma facilidad con que estos buques aparecen como nacionales, cambian de bandera conforme a su conveniencia, de ahí que sea difícil referirse a una auténtica flota mercante nacional.

Se ha visto en el capítulo anterior que la primera ley autorizativa de la inmigración orientada a la agricultura, fue dada el 17 de Noviembre de 1849 con vigencia hasta 1856. El 15 de Enero de 1861 se da la segunda ley de inmigración y pese a las extensas y fundadas razones del Presidente Castilla objetando esta disposición, el Congreso insiste sobre la misma y en respeto a la Constitución se promulga el 14 de Marzo de 1861.

La nueva disposición legal modifica el sistema anterior, autorizando "la introducción de colonos asiáticos destinados al cultivo de fundos rústicos en las costas del Perú, a las artes útiles y al servicio doméstico con tal que ellos sean contratados directamente por los patrones que los ocupan o sus apoderados, en los puertos de su procedencia o en el Perú a su ingreso", de que los buques que los conduzcan "no podrán embarcar en ellos más número de colonos que uno por tonelada de registro, bajo la pena de quinientos pesos de multa por cada uno de los que excedan" y que los contratos que se celebren en el extranjero "tendrán efecto siempre que no se opongan a las leyes de la República, quedando prohibido el traspaso de dichos contratos sin el consentimiento del colono contratado" Finalmente, se deroga el decreto del 5 de Marzo de 1856 "sobre inmigración de colonos asiáticos, en cuanto se opongan a la presente ley."

Superada la prohibición para la introducción de colonos procedentes de Asia, el 1o. de Abril de 1862 el Gobierno, atendiendo una solicitud del irlandés J.C. Byrne, le concede "el permiso que solicita para introducir en el Perú durante cinco años y en los términos que indica, colonos de ambos sexos, naturales de las islas del S.O. del Pacífico destinados a los trabajos de agricultura y al servicio doméstico, sujetándose a las formalidades que prescribe la ley de 15 de Enero de 1861.

A la licencia concedida a Byrne, siguieron otras para la introducción de colonos de la Polinesia conforme a la siguiente relación:

- 16 de Setiembre a Andrés Alvarez Calderón.
- 16 de Setiembre a Andrés Llantada y Co.
- 16 de Setiembre a José Flores Guerra para introducir 5.000 colonos de ambos sexos
- 16 de Setiembre a Manuel Salazar para introducir 1.000 colonos.
- 18 de Setiembre a Gregorio N. Real.
- 20 de Setiembre a Juan Figari.
- 30 de Setiembre a Enrique Berckemeyer para traer 1.000 colonos.
- 30 de Setiembre a Thomas Kane.
- 30 de Setiembre a Juan Jacobo Roca.
- 30 de Setiembre a José Tomás Ramos.
- 30 de Setiembre a Mariano Bacarreza.

En la relación anterior se encuentra a José Tomás Ramos, armador chileno de cierta importancia, con residencia en Valparaíso, poseedor de varias naves registradas bajo su nombre.

En el mes de Setiembre de 1862 llega al Callao la barca ADELANTE en la concesión otorgada a Byrne, conduciendo a bordo 225 polinesios embarcados en la isla Penrhyn y otras (en el grupo de las islas Gambier), sin más contrato que un convenio verbal para trabajar en una de las islas vecinas ofreciéndoles 4 pesos mensuales y abundante manutención, pero lejos de cumplir este compromiso los polinesios son trasladados a las costas peruanas y ofrecidos en venta en el Callao, a razón de 300 a 400 pesos cada uno.

La barca ADELANTE era propiedad chilena con el nombre de DAVID THOMAS y había ingresado al registro nacional para iniciar este inhumano tráfico.

Entre Setiembre de 1862 y Octubre de 1863 arribaron a puertos peruanos 30 buques procedentes de la Polinesia, de éstos, 26 con bandera peruana, 3 chilenos y 1 español.

Varios de los buques que figuran como nacionales; eran en realidad propiedad chilena, habiendo cambiado de bandera para este tráfico. Es el caso de las naves ADELANTE, TERESA, HONORIO, DOLORES CAROLINA y POLINESIA que, respectivamente, bajo bandera chilena llevaban los nombres de DAVID THOMAS, TERESA, SAS (o S.A.S.), CARLOTA y CAROLINA. Es así que una parte considerable de este tráfico corresponde al armamento chileno.

Todos los informes de la Capitanía de Puerto del Callao sobre la condición en que llegaron a nuestras costas los polinesios o "canacas" como se les denominaba, son uniformes al mencionar que se trata de gente joven, sana y robusta. Por ejemplo, el informe que se refiere a la llegada de 115 colonos en la barca GENERAL PRIM el 6 de Enero de 1863, menciona que los llegados son "gente sana y robusta y de una constitución adecuada al trabajo de la agricultura, siendo de notarse la alegría de los colonos e hilaridad natural en su trato, pues aunque por su idioma no se hacen comprender, por sus acciones manifiestan contento" (10).

En todos estos viajes sólo se registra un caso de fallecimiento y esto se explica por tratarse de gente joven y de que los viajes no toman más de 30 a 35 días.

Poco después de la llegada de la barca ADELANTE, comienzan las protestas del Cónsul General de Hawaii en Lima, Thomas R. Edredge, al Ministro de RR.EE., sobre las concesiones indistintamente otorgadas para introducir naturales de la Polinesia "contratados por algunos años para el servicio personal", agregando que se trata de súbditos de S.M. el Rey de Hawaii, exigiendo la devolución de los mismos a su tierra natal, libre de gastos y con una adecuada indemnización por los perjuicios sufridos.

Por otra parte, el Encargado de Negocios de Francia en el Perú, Edmundo de Lesseps, protesta por este tráfico, reservándose el derecho de inspección sobre los trasportes de inmigrantes polinesios sometidos a jurisdicción del Imperio de Francia que no hubieran dejado voluntariamente su residencia y con aprobación de las autoridades locales, estimando su deber "llamar la atención de V.E. los abusos a que puedan conducir tales concesiones." Estas protestas fueron desestimadas por el Ministerio de RR.EE.

En un informe del 4 de Diciembre de 1862, Egmond de la Richerie, Jefe de los Establecimientos Franceses de la Oceanía y Comisario Especial de las Islas de la Sociedad, menciona los movimientos de los buques peruanos SERPIENTE MARINA y BARBARA GOMEZ, así como de la goleta americana GENERAL HORNET y el apresamiento del primero de estos buques y su remisión a Papeete para su juzgamiento por el embarco ilegal de nativos en las islas Gambiers del Archipiélago de Tuamotu.

En los meses de Noviembre y Diciembre de 1862, la barca MERCEDES A. WHOLEY, su Capitán Juan Bautista Umbroso, embarcó 150 nativos en las islas Fakarava, Kauehi, Katiu y Mutu Tunga, siendo apresado por el buque francés LATOUCHE TREVILLE y remitido a Papeete para enjuiciamiento del Capitán.

El 20 de Marzo de 1863 el representante de Francia en Lima protesta nuevamente sobre la "verdadera extensión de este escandaloso comercio de carne humana", añadiendo que el trato que éstos reciben "subleva la conciencia pública y demanda enérgicas medidas de represión." Añade que ya en anterior oportunidad había llamado la atención de las autoridades sobre la siuación de los infelices "canacas" llegados al Callao en los buques ELIZA MASON, ROSALIA y TERESA y que el Comisario Imperial en Papeete había dispuesto el apresamiento de los buques peruanos SERPIENTE MARINA y MERCEDES A. WHOLEY. Menciona que el procedimiento empleado por los especuladores para atraer polinesios a bordo es el ofrecimiento de llevarlos a una isla vecina con un salario y luego devolverlos a sus hogares, pero que una vez embarcados, son trasladados por fuerza a puertos peruanos.

Muchos de los Capitanes de buques para dar visos de legalidad y cumplimiento aparente de las disposiciones del Gobierno, hacen firmar a los polinesios contratos que no entienden, asumiendo frecuentemente la representación de una sociedad establecida en el Callao que se denominaba "Seis Amigos."

Las protestas de los representantes extranjeros y la denuncia de diversos sectores de la ciudadanía, fueron causa de que el Gobierno, en la administración interina de Diez Canseco, prohibiera el tráfico por resolución de 28 de Abril de 1863, motivando que el Cuerpo Diplomático y Consular en Lima, expresara al Ministro de RR.EE. su "satisfacción por las providencias opor-

tunas que ha adoptado el Gobierno del Perú para prohibir este tráfico que se hacía violando las leyes y las licencias otorgadas."

Posteriormente a la fecha de prohibición siguieron llegando buques que no tenían conocimiento de la disposición gubernamental, el último fue el bergantín chileno ELLEN ELISABETH que llegó al puerto de San José con polinesiso, habiendo el gobierno "rescatado" a éstos pagando 82 pesos por cada uno, regresando el buque a la Polinesia con su cargamento humano.

Otros buques con pasaje de "canacas" fueron obligados a regresar, disponiéndose el embarco de un Oficial de Marina para vigilar el cumplimiento de lo dispuesto.

También se registra el hecho de que otros polinesios repatriados fallecen en viaje víctimas de enfermedades, como es el caso de la barca ADELANTE con un elevado número de decesos como consecuencia de una epidemia de viruela, siendo desembarcados los sobrevivientes en la isla de Cocos.

En el Cuadro que sigue se muestra el movimiento de los buques utilizados en este tráfico, el número de colonos llegados a puertos peruanos y las islas de su procedencia, respetando la ortografía de los nombres conforme a los documentos consultados. (11)

Además de los que se mencionan en dicho Cuadro, no llegaron al Callao por naufragio los veleros peruanos APURIMAC, MANUELITA COSTA y MARIA DEL ROSARIO, este último salió de Paita en Noviembre de 1862 con rumbo a Oceanía, del que no se tuvo más noticias presumiéndose su pérdida total, y por embargo de las autoridades francesas de Tahití los buques SERPIENTE MARINA, MERCEDES A. WHOLEY y ROSALIA, este último llegó a hacer un viaje antes de su captura.

Fecha de llegada		Nombre del buque	Bandera.	Nombre del Capitán	Tipo de buque	T.R.	Isla de procedencia	COLONOS (H)	(M)	(J)	(N)	Total	Consignatario	Obs.
1862	Set.	ADELANTE	Perú	...	Barca	151	Penrhyn	83	83	40	19	225	J.C. Byrne	
	Nov.	BELLA MARGARITA	Chile	...	Bergantín	286	Moa	..	..	..	..	?	...	(1)
	Dic.	JOSE CASTRO	Perú	Acevedo	Goleta	150	...	..	..	..	..	?	...	(1)
	Dic.	ROSA PATRICIA	"	Motta	Barca	197	...	..	..	..	..	?	...	(1)
1863	6 Ene.	GRAL. PRIM	Perú	Olano	Barca	203	Pay-Pay	106	7	2	—	115	U. y Santiago	
	6 "	TRUJILLO	"	Basagoitia	Bergantín	197	Humphis	92	20	14	—	126	Larrañaga	(2)
	17 "	ELIZA MASON	Chile	Suasategui	Barca	176	Pay-Pay	140	86	12	—	238	Lescaco y Co.	
	24 "	ADELANTE	Perú	Greyson	"	151	Penrhyn	77	78	15	33	203	...	
	25 "	CAROLINA	"	Morales	"	150	Brea	122	—	—	—	122	...	
	25 "	HERMOSA DOLORES	"	Garay	Goleta	100	Christmas	138	22	—	1	161	Lenguy Hnos.	
	3 Feb.	ROSALIA	"	Bolo	Barca	270	Hauron	149	37	10	—	196	Molfino	
	16 "	BARBARA GOMEZ	"	...	Bergantín	172	Penny	..	..	..	..	?	Wholey	(1)
	21 "	TERESA	"	Muñoz	Goleta	194	...	163	23	17	—	203	...	
	8 Mar.	GENARO	"	Perry	Berg-Golt.	98	Pispi	19	24	—	—	43	Dokemdorf & Co.	
	1 Abr.	CAROLINA	"	Morales	Barca	150	Baujú	72	1	—	—	73	...	
	9 "	GUILLERMO	"	Campbell	Goleta	178	Grey	35	9	—	—	44	Freund	
	13 "	ROSA PATRICIA	"	Motta	Barca	197	Gente Hermosa	40	—	3	—	43	Ugarte y S.	
	16 "	JORGE SAHARA	"	Davis	Goleta	171	San Fernando	80	5	—	—	85	Ugarte y S.	
	18 "	EMPRESA	"	Dexter	Fragata	312	Oparo	28	8	—	—	36	J. Canevaro	(3)
	21 "	JOSE CASTRO	"	Acevedo	Goleta	150	Christmas	18	3	—	—	21	J.F. Guerra	
	24 "	MICAELA MIRANDA	"	Cárcamo	Bergantín	156	Christmas	—	—	1	—	1	Larrañaga	(4)
	10 Jun.	BARBARA GOMEZ	"	Castle	"	162	Christmas	9	14	—	—	23	Whily	
	10 Jul.	ROSA Y CARMEN	España	Marustani	Barca	402	Roul	78	38	15	—	128	J. Ugarrte	(5)
	18 "	H. Y RAMOS	Perú	Urriberi	"	185	Nivua	23	4	4	—	31	Unzueta	
	19 "	GRAL. PRIM	"	Olano	"	203	...	58	75	41	—	174	Ugarte y S.	
	27 "	HONORIO	"	N. García	"	175	...	32	40	38	—	110	Ugarte y S.	
	14 Agt.	DOLORES CAROLINA	"	Altuna	"	220	Mitchels	55	43	32	—	130	...	
	16 "	ADELANTE	"	Greyson	"	151	Beru	129	25	18	—	172	Whily	
	16 "	POLINESIA	"	Garay	"	220	Rolumah	63	40	10	—	113	M. Bacarresa	
	.. Oct.	ELLEN ELISABETH	Chile	...	Bergantín	...	...	..	..	..	..	...	T. Ramos	(1) (6)
												2,816		

Abreviaturas : (H) Hombres; (M) Mujeres; (J) Jóvenes; (N) Niños.

Obs. : (1) Sin información sobre los colonos llegados.
(2) TRUJILLO rescató en las islas Humphis las dotaciones de los buques peruanos APURIMAC y MANUELITA COSTA hundidos por temporal.
(3) EMPRESA embargado por el Gobierno al haberse comprobado el embarco compulsivo de polinesios.
(4) MICAELA MIRANDA no consiguió colonos.
(5) ROSA Y CARMEN perseguida por un buque de guerra francés en las proximidades del Callao, cuando la escuadra española al mando de Pinzón arribo a este puerto el 10 de Julio de 1863.
(6) ELLEN ELISABETH arribó al puerto de San José de Lambayeque.

La información para el año 1862, ha sido tomada del movimiento diario de buques en el Callao, registrados en "El Comercio" de Lima, así como documentos no clasificados del Museo Naval del Perú.
La información para el año 1963, corresponde al Libro N° 139 de Entrada de Buques al Callao (1863-1867), Libro N° 170 de Matrícula de Naves (1861-1883) documentos del Museo Naval del Perú y otros no clasificados del mismo origen.

NOTAS AL CAPITULO

(1) Equivalentes a 25.158 kilómetros cuadrados.

(2) En una clasificación detallada de los tipos de buques mercantes de vela por la diversidad de su construcción y aparejos, en la segunda mitad del Siglo XIX, habría que mencionar los siguientes: fragatas, fragatas de cuatro palos, barcas, barcas de cuatro palos, barcas de cinco palos, barca-goleta, bergantín redondo, bergantín de esnon, bergantín-goleta, goleta de tres palos, goleta franca, jabeque, polacra, patache, queche-marín místico, balandro y falucho.

(3) Accounts and Papers (Museo Británico) - Copia proporicionada por Vilma Derpich Gallo.

(4) La siguiente reseña sobre los contratos de consignación de guano entre 1852 y 1863

El 6 de Marzo de 1852 firmado con Murrieta y Co. para exportación exclusiva a España, por un plazo de 5 años. Por este contrato se exportaron 26.579 T.R.

Contrato del 13 de Noviembre de 1852 con Enrique Kendall para exportación y uso exclusivo del abono en la colonia británica de Mauricio, por el plazo de 4 años. Se exportaron 12.513 T.R.

Contrato del 31 de Enero de 1853 con José Sevilla para venta "en todos los mercados de la China, de las dos costas del Indostán, de los países intermedios entre la China y el Indostán, inclusive las islas de éstos; de las islas del Japón, de las de Sonda y de las de Filipinas", por el plazo de 9 años. Hasta 1855 se exportó 3.031 T.R.

Contrato del 21 de Marzo de 1853 con Antonio Gibbs e Hijos, prorrogando "el privilegio para vender guano que se consume en Inglaterra por el término de 6 años, que comenzará a contarse el 18 de Diciembre de 1855."

Contrato del 2 de Julio de 1855 con Medina e Hijos para la exportación a Costa Rica por 4 años. Este contrato solo rigió el año 1855.

Contrato de 20 de Noviembre de 1855 con Naylors, Conroy & Co. para el envío de 3 cargamentos a Java, en total 1.313 tons.

Contrato del 21 de Mayo de 1856 con J. Fernández para venta del abono en China. Sólo se llegó a exportar 600 tons.

Contrato del 29 de Octubre de 1857 con J. de Zaracondegui y otros para envío de guano a los Estados Unidos por 4 años.

Contrato de 26 de Enero de 1858 con A. Gibbs e Hijos para la exportación a Francia y sus colonias (Guadalupe, María Galante, Martinica, Borbón, Guayana, Argelia, Senegal y Pondichery) por el plazo de 4 años.

Contrato del 25 de Junio de 1858 con Thomas Lachambre & Co. para consumo en la isla Mauricio.

Contrato del 18 de Febrero de 1859 con J. M. Urmeneta para exportación a Chile.
Contrato del 20 de Setiembre de 1859 con Zaracondegui y Co. para venta en Cuba y Puerto Rico.

Contrato del 25 de Agosto de 1859 con Valdeavellano y Co. para venta en Guatemala y otros países Centro Americanos.

Contrato del 18 de Noviembre de 1859 con Zaracondegui y Co. para venta en España por el plazo de 6 años.

En 1860 se celebraron varios contratos que sólo llegaron a formalizarse en 1861 y la exportación comenzó con regularidad en 1862: Zaracondegui y Co. para Gran Bretaña; y los EE.UU. ; Thomas Lachambre y Co. para Francia y Mauricio; Sescau y Co. para Bélgica; E. Witt y Schutte para Alemania; Canevaro y otros para Holanda; L. Patrone y Co. para Italia.

Una resolución legislativa del 14 de Febrero de 1861 introdujo ligeras modificaciones en las condiciones pactadas, especialmente en cuanto a comisiones y adelantos, razón por la que Zaracondegui dejó sin efecto su contrato. El plazo de los mismos fue de 4 años "contados desde el día posterior a aquel en que terminen las consignaciones vigentes" y teniendo en cuenta que la Casa Gibbs mantiene el derecho a vender las existencias remanentes a la expiración de su contrato, así como de las consignaciones en Bélgica, Holanda, Alemania e Italia.

Contrato del 28 de Enero de 1862 con Clemente Villate, F.S. Gordillo, José Canevaro, Manuel Pardo, Carlos Delgado y Felipe Barrera para venta en Gran Bretaña e Irlanda por 8 años.

Contrato de prórroga del 22 de Noviembre de 1862 con Witt y Schutte para venta en Alemania por 4 años adicionales a partir del 1o. de Setiembre de 1866 en que finaliza el contrato vigente.

En Agosto de 1853 el Presidente Echenique nombra una Comisión de Ingenieros y Geólogos para reconocimiento y mensura del guano en las islas Chincha. Esta Comisión, formada por los Sres. José Castañón, Fermín Asencios, Francisco Cañas, José Eboli, Antonio Raimondi, Manuel J. San Martín y D.C. Farraguet, determinó la existencia de 4'189,477 toneladas en la isla Norte y 8'186,623 toneladas en las islas del Centro y Sur, totalizando 12'376,100 en el grupo de las islas Chincha.

(5) Con respecto al sistema de ventas en consignación como método de comercialización del guano, bajo las condiciones imperantes en el siglo pasado, el Profesor Jonathan Levin en "Las Economías de Exportación" (Uteha, 1964), formula la siguiente apreciación:

"Durante la mayor parte del Siglo XIX, la venta en consignación era el método regular en el comercio internacional. La lentitud de los trasportes y comunicaciones hacía sumamente incierto cualquier conocimiento de las condiciones de venta que predominaran en los mercados lejanos. Las noticias respecto a ellas podían tardar tres meses en llegar por barco y ya habría pasado seis meses cuando la mercancía arribara al mercado. Esto introducía buena dosis de riesgo en el comercio internacional y los fabricantes sólo podían obtener de los comerciantes que realizaban operaciones en el exterior precios muy inferiores a la probable cotización de venta en el extranjero. Para evitar dejar al comerciante este margen de ganancia cuantioso, dado el peligro de pérdidas, la mayoría de los fabricantes que comerciaban en el extranjero conservaban la propiedad de sus mercancías y arreglaban con el comerciante que las vendiera por su cuenta a base de una comisión. Recibían después del comerciante el precio de venta en ultramar menos las sumas de las comisiones y gastos habidos."

"Así, las grandes casas comerciales de entonces, como Antony Gibbs and Sons de Londres, eran esencialmente agentes a comisión que realizaban la mayoría de sus negocios con géneros tomados a consignación. Las comisiones sólo disminuyeron cuando el cable y la rapidez de los viajes en naves a vapor redujeron el lapso que trascurría entre la llegada de la noticia sobre la situación de los mercados extranjeros y la venta final de los productos en ellos; los comerciantes a comisión se convirtieron entonces en comerciantes principales que compraban la mercancía a los fabricantes y las vendían fuera por su cuentas y riesgo."

"Al emplear el sistema de ventas en consignación, por tanto, el Gobierno Peruano no hacía más que seguir las costumbres normales del comercio en aquella época y disfrutar de sus ventajas, también normales. Si el guano se hubiera vendido directamente en subasta en las islas, como proponían algunos peruanos, los postores habrían ofrecido al gobierno un precio mucho menor que el precio final de venta obtenido en el extranjero, dados los riesgos de la incertidumbre respecto a los mercados."

Citado por Emilio Romero en su "Historia Económica del Perú" - Editorial Universo S. A.

(6) En 1857 el Gobierno del Perú otorga a Costa Rica un empréstito de 100.000 pesos "para ocurrir a los graves gastos en defensa de la nacionalidad de Nicaragua" entonces bajo el control del filibustero norteamericano William Walker que en 1856 llegó a asumir la Presidencia de esa República.

Este empréstito fue cancelado por Costa Rica en 1879 "hoy que esa República se halla comprometida en una guerra con la de Chile, a más de la expresión de sus sentimientos fraternales, con motivo de este acontecimiento, desean reintegrar al Perú la precitada suma."

(7) Este Cuadro, al que hemos agregado la columna "tonelaje de registro promedio", lo reproducimos de la "Historia de la República del Perú (Tomo IV) de Jorge Basadre.

(8) Los buques gemelos PASTAZA y MORONA, casco de fierro y propulsión mecánica, tenían las siguientes características:

Eslora	180 pies
Manga	25 pies
Puntal	12 pies
Calado	9 pies
Tonelaje de registro	500 T.R.
Calderas	2
Máquina	1 de baja presión.
Potencia de la máquina	100 HP.

Las características de los buques NAPO y PUTUMAYO:

Eslora	100 pies
Manga	12 pies
Punta	6 pies
Calado	2 pies
Tonelaje de registro	80 T.R.
Caldera	1
Máquina	1 de alta presión
Potencia de la máquina	25 HP.

(9) El trazo de la ciudad de Iquitos se atribuye al Capitán de Navío Federico Alzamora y al Ingeniero Naval Daniel Clark. Los nombres de los principales Jirones corresponden al de los buques que hicieron posible su fundación: PROSPERO, PASTAZA, MORONA, ARICA, NAPO y PUTUMAYO.

En la década de 1940, ejerciendo el cargo de Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas y Presidencia de la Comisión Demarcadora de Límites en el Norte Oriente, el Capitán de Navío D. Víctor S. Escudero cuyas cualidades de hombre de mar, ascendrado patriotismo y dotes humanas hicieran de él uno de los más ilustres Jefes de la Marina de Guerra, se realizaron extensos trabajos de relevamiento hidrográfico en toda la región norte de la Amazonía peruana. En esa oportunidad se determinó las coordenadas del Obelisco de la Plaza de Armas de Iquitos: Latitud 03º 45' 05".86 Sur, Longitud 73º 14' 40".97 Oeste; altitud sobre el nivel del mar 122.4 metros; distancia de navegación hasta el Atlántico 1.928 millas naúticas.

(10) Libro No. 139 de Entrada de Buques al Callao 1863 - 1867. Documento del Museo Naval del Perú.

(11) Diario "El Comercio" de Lima - Movimiento diario de buques en el Callao.

Libro No. 139 de Entrada de Buques al Callao (1863-1867) y Libro No. 170 de Matrícula de Naves (1861-1863). Documentos del Museo Naval del Perú.

CAPITULO VI

1864 - 1878

De José Antonio Pezet a Mariano Ignacio Prado - The Callao Dock Co. - El Reglamento de Comercio de 1864 y las franquicias otorgadas a las empresas navieras extranjeras - La construcción del Muelle Dársena del Callao - Los vapores lacustres YAVARI, YAPURA, COYA, INCA, OLLANTA y trasbordador MANCO CAPAC — El "derecho de hospital" para la atención de los tripulantes de buques mercantes - El Cosmografiato en la República - La exportación de guano - La Clasificación y Matrícula de los Oficiales Mercantes - La exportación de salitre y la política de nacionalización - Los derroteros de la costa del Perú - La clasificación de puertos por la ley de 1874 - El primer vapor petrolero en la República: el MANCORA — La Marina Mercante nacional en el segundo período de introducción de colonos chinos - Los diversos intentos para la formación de empresas peruanas de navegación a vapor - Los tratados de Amistad, Comercio y Navegación - El Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con Chile en 1876.

CAPITULO VI

1864 – 1878

DE JUAN ANTONIO PEZET A MARIANO IGNACIO PRADO

El 10 de Julio de 1863, pocos días antes de asumir el mando supremo el General Juan Antonio Pezet, llega al Callao una fuerza naval española, oficialmente llamada "Expedición Científica", formada por las fragatas RESOLUCION y TRIUNFO y goletas VENCEDORA y COVADONGA, bajo el mando del general Luis H. Pinzón, entre cuyas instrucciones se incluía el apoyo a las reclamaciones de los súbditos españoles en los países americanos, particularmente en el Perú, donde las demostraciones de fuerza debían ser mayores para no dejar dudas sobre la política a seguir. Esta fuerza navla se retira del Callao, rumbo al norte, el 26 de Julio. Pocos días después, 4 de Agosto, tienen lugar los sucesos de Talambo.

El 26 de Marzo de 1864 regresa al Callao la goleta COVADONGA con Eusebio Salazar y Mazarredo con el título de "Comisario Especial Extraordinario de España en el Perú", sobre el que el Ministro de RR.EE. expresa sus reservas por no encontrarse conforme con las normas y usos diplomáticos.

El 14 de Abril los buques españoles ocupan las islas Chincha, situación que había sido planeada desde antes, en Acapulco, por una Junta de Guerra reunida a bordo de la fragata RESOLUCION.

Luego de este hecho, el "Comisario Especial" y el Comandante de la escuadra española en el Pacífico, emiten una declaración conjunta en la que, entre otros considerandos, mencionan que el gobierno peruano "se ha colocado respecto del de S.M. en una actitud que hace indispensable el empleo de la fuerza"; que el gobierno de S.M.C. no ha reconocido la independencia del Perú y que la tregua sólo continúa de hecho; que teniendo en cuenta que las islas del guano sólo constituyen un establecimiento rentístico del gobierno, la propiedad de los mismos puede reinvindicarse por el Gobierno de S.M.C.; concluyendo la declaración en el sentido de que la escuadra de S.M. se apoderará de todas las islas y de los buques de guerra que se le opongan y que el guano de las islas Chincha servirá de hipoteca "para todas las cantidades adelantadas al Perú por súbditos extranjeros con la garantía de aquel abono, siempre que los respectivos contratos hayan sido aprobados por el Congreso" y que las compañías extranjeras que embarquen el fertilizante seguirán exportándolo rindiendo cuentas al gobierno de S.M. de las toneladas que se exporten "desde el día de hoy, en que ha enarbolado el pabellón español en las islas Chincha."

Las causas de esta agresión, en sus aspectos principales pueden ser señaladas en aquellas de carácter político y económico.

En el aspecto político se encuentran aquellos precedentes de la intervención europea en los países americanos, posteriores a la guerra de independencia, como es el caso de la proyectada expedición del General Flores en 1846, con el apoyo de España, Inglaterra y Portugal, en el intento de establecer una monarquía en Ecuador; la reincorporación de Santo Domingo a España como Capitanía General, 18 de Marzo de 1861, bajo el reinado de Isabel II; la invasión de México por las tropas francesas de Napoleón III, en cuya etapa inicial intervino tanto Inglaterra como España y, finalmente, los intentos del Presidente de Ecuador, García Moreno, para establecer un Protectorado en ese país, con Agentes de España y Francia, y en el que se pretendía incluir al nuestro.

Estos hechos dieron lugar a que el Gobierno del Perú formulara una invitación, 11 de Enero de 1864, para la realización de un Congreso Americano con todos los países que podían sentirse amenazados por la política europea.

Este Congreso se instala en Lima el 15 de Octubre de 1864 y sesiona hasta el 13 de Marzo de 1865 con los representantes plenipotenciarios de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Guatemala, Venezuela y Perú, habiéndoe acordado un tratado de unión, otro de alianza defensiva, otro de correos y uno de comercio y navegación. Ninguno de estos tratados fue ratificado por los respectivos gobiernos y en el caso de Argentina y Guatemala se abstuvieron de todo compromiso.

Entre las causas económicas habría que mencionar aquellos aspectos derivados de la Capitulación de Ayacucho, una de cuyas estipulaciones se refiere al reconocimiento por parte del Perú de la "deuda contraída hasta hoy por la Hacienda del Gobierno español en el territorio", reservando al Congreso la decisión que convenga a los intereses de la República. Este asunto fue motivo de la ley del 25 de Agosto de 1831 de reconocimiento de esa deuda.

Otra de las causas debe encontrarse, según lo revelara el Comisario Salazar y Mazarredo, en que apoderándose de las islas Chincha, España podía disponer de una cuantiosa fuente de recursos que le permitiría emprender nuevas aventuras en Europa, particularmente la recuperación de Gibraltar, cedida a Inglaterra por el Tratado de Utrecht en 1713.

Entre las gestiones realizadas por el gobierno peruano, a nivel continental, para rechazar la agresión española, hay que destacar aquellas dirigidas a los Gobiernos de los países del Pacífico para que se niegue a los buques españoles todo recurso de guerra y de boca, y que sólo tuvo como respuesta el anuncio de su neutralidad.

Y en el caso de Chile, esta negativa se extiende a la propuesta peruana de formalizar una alianza defensiva en la eventualidad de una amenaza a nivel continental. En esta forma nuestro país queda aislado frente al ataque español. No pasaría mucho tiempo para que Chile solicitara al Perú la ayuda de sus fuerzas navales y terrestres.

En esta etapa no se siguió una política realista. No debía ser extraño al Gobierno que la "Expedición Científica" al Pacífico en buques de guerra, tenía un propósito distinto. Desde la salida de la expedición. Agosto de 1862, hasta la ocupación de las islas Chincha, habían trascurrido casi dos años.

Si el Gobierno de entonces apreció esta situación de modo inexacto, incurrió en el más grave error de orden político. Así como también se incurrió en error, por desconocimiento de las condiciones que regulan las relaciones entre los Estados, suponer que podía lograrse el apoyo de los países americanos que, hasta entonces, no sentían que estuviesen en juego su propia seguridad ni sus intereses.

A fines de 1864 las fuerzas navales españolas son reforzadas con las fragatas BLANCA, BERENGUELA, VILLA DE MADRID y posteriormente el blindado NUMANCIA, asumiendo el mando el general José Manuel Pareja en reemplazo de Pinzón.

El 27 de Enero de 1865 se firma el "Tratado Preliminar de Paz y Amistad" entre el representante peruano, General Vivanco, y el Comandante de las fuerzas navales de España. Este tratado fue aprobado por el Gobierno de Pezet y remitido al Congreso el día 30, en la misma fecha en que se ponía el "cúmplase" a la ley de clausura de sus sesiones que tenía lugar el 1o. de Febrero. El Congreso eludió su responsabilidad y el Presidente Pezet, con acuerdo del Consejo de Ministros, ratificó el tratado el 2 de Febrero.

Poco después de esta ratificación, el rechazo popular al mismo se canaliza por una nueva revolución "restauradora", 28 de Febrero, bajo la dirección del Prefecto de Arequipa, coronel Mariano Ignacio Prado, al que se pliega la escuadra al mando de Lizardo Montero. El 12 de Abril se abre un nuevo frente revolucionario en Chiclayo con el coronel José Balta a la cabeza.

Mientras en Puno, 25 de Abril, el coronel Prado se proclama Jefe Supremo, en el Norte se forma una Junta Provisoria de Gobierno. Poco después ambas fuerzas reconocen, 24 de Junio, al General Diez Canseco, 2o. Vice-Presidente, como Jefe del mando político, reteniendo el coronel Prado el mando militar.

En Octubre de 1865 el Agente Confidencial de Chile en el Perú, Santamaría, solicita al gobierno "la ayuda de las fuerzas navales y terrestres del

Perú contra España, la cual ya había declarado las hostilidades a Chile por el bloqueo de sus puertos". (1)

El 6 de Noviembre las fuerzas revolucionarias ocupan la Capital y el Presidente Pezet se asila en el H.M.S. SHEARWATER. El 26 del mismo mes, en un comicio en la Plaza de Armas de Lima surge la dictadura del Coronel Prado, como consecuencia del movimiento popular y militar, y el nuevo gobierno firma con Chile, 5 de Diciembre, el tratado de alianza ofensiva-defensiva para combatir a España y que es ratificado el 14 de Enero de 1866.

Cronológicamente los hechos más saltantes de este conflicto constituyen el incendio de 9 buques chilenos en el puerto de Caldera; el combate naval de Abtao entre la escuadra combinada peruano-chilena al mando del Capitán de Navío peruano Manuel Villar y la escuadra española bajo el comando de Casto Mendez Núñez; el bombardeo de Valparaíso el 31 de Marzo y, finalmente, el combate naval del Callao el 2 de Mayo, en que intervinieron los buques españoles blindado NUMANCIA, fragatas BLANCA, VILLA DE MADRID, RESOLUCION, BERENGUELA, ALMANZA, goleta VENCEDORA y buques auxiliares MARQUES DE LA VICTORIA, MATIAS COUSIÑO y PAQUETE DE MAULE, los dos últimos capturados en Chile. (2)

El 10 de Mayo la escuadra española abandona el Callao en condiciones precarias por el mal estado de sus tripulaciones y buques.

La agresión española desquició la economía del país, obligado por las circunstancias a realizar considerables gastos para la defensa, tanto en elementos marítimos como terrestres; la pérdida temporal de las islas Chincha y las inconvenientes prórrogas en los contratos de consignación de guano por la necesidad de nuevos empréstitos y adelantos, con el consecuente incremento de la deuda externa e interna.

El 28 de Julio de 1866 el Presidente Prado emite un decreto de convocatoria a realizarse en el mes de Octubre, para la elección del Presidente Constitucional y Congreso Constituyente. Este Congreso se instala el 17 de Febrero de 1867 y el mismo día se elige a Prado como Presidente Provisorio, poniendo término a la dictadura. Otro importante acuerdo del Congreso se refiere a la continuación de la guerra con España. El 31 de Agosto se reconoce a Prado como Presidente Constitucional.

En Octubre de 1867 se registran las rebeliones coincidentes del General Pedro Diez Canseco en Arequipa y del Coronel Balta en Trujillo contra el régimen constituído. Al fracasar la develación de estos movimientos y ante el pronunciamiento del Cabildo Abierto en Lima el Presidente Prado dimite el 5 de Enero de 1868, entregando el poder al General La Puerta,

Presidente del Consejo de Ministros. El 22 de Enero asume el mando supremo el General Diez Canseco, uno de cuyos primeros actos es anular las disposiciones administrativas del régimen depuesto y del Congreso Constituyente y de reiterar la vigencia de la Constitución de 1860.

El 6 de Febrero Diez Canseco convoca a elecciones y conforme al escrutinio de los votos emitidos por los Colegios electorales, la elección favorece al Coronel Balta para la Presidencia, al Coronel Mariano Herencia Zevallos y General Francisco Diez Canseco para la primera y segunda Vice-Presidencia, respectivamente.

El 2 de Agosto de 1868 asume el gobierno el Coronel Balta y 11 días después se registra el pavoroso terremoto que arruina todo el sur de la República, registrándose el hundimiento de numerosos buques en Iquique y Arica.

Corresponde al Gobierno de Balta la iniciación de grandes empréstitos y el más ambicioso plan para la construcción de ferrocarriles, conforme a la ley del 15 de Enero de 1869.

El 22 de Julio de 1872, poco antes de que finalizara su mandato, se subleva el Ministro de Guerra, Coronel Tomás Gutiérrez con el vil asesinato del Presidente y la violenta reacción popular que termina con el linchamiento de los hermanos Gutiérrez.

A la muerte de Balta asume el poder el Vice-Presidente Mariano Herencia Zevallos.

El 1o. de Agosto de 1872, como resultado de la votación de los Colegios electorales, el Congreso proclama a Manuel Pardo, Presidente de la República, correspondiendo a Manuel Castro y Francisco Garmendia la 1ra. y 2da. Vice-Presidencia.

El Gobierno de Manuel Pardo, Primer Mandatario civil de la República, se inicia cuando el producto del guano se encuentra totalmente afectado al servicio de la deuda externa y con los compromisos adquiridos por el gobierno anterior en la ejecución de los grandes proyectos ferroviarios. Pese a tan desfavorables circunstancias y a los varios intentos de socavar el orden constitucional, el régimen de Pardo se destaca por su gran labor de estadista.

El 2 de Agosto de 1876 concluyen los cuatro años del período presidencial y Pardo hace entrega al poder a su sucesor el General Mariano Ignacio Prado.

Hasta entonces, en los 55 años de la República, sólo se había presenciado una pacífica trasmisión en el mando de 1851 y 1862, al finalizar los dos gobiernos de Castilla.

En los años 1877 y 1878, el país se debate en medio de una tremenda crisis económica y financiera y se sustenta sobre una base material profundamente vulnerable.

THE CALLAO DOCK COMPANY

El 21 de Enero de 1863, el Congreso faculta al Poder Ejecutivo para "que pueda conceder un privilegio, que no exceda de veinte años, a D. Jorge Petrie, representante de la Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico (PSNCo.), para establecer un dique de primera clase, capaz de servir para la carena de un navío de línea."

Menciona la ley que la empresa que se constituya para dicho fin, debe ofrecer al "público, o sea a los habitantes de la República, por el término de tres meses, por la mitad del capital que se requiere para la obra, el cual no bajará de quinientos mil pesos." Además se autoriza al Poder Ejecutivo a conceder los terrenos y demás franquicias que sean compatibles con los intereses nacionales y determinar los derechos y obligaciones de la empresa. I, en el "caso de que D. Jorge Petrie no acepte las condiciones que el Gobierno tuviese a bien imponerle, podrá concederse a cualquier otra persona el privilejio de que se ocupa esta ley."

En uso de la autorización legislativa, el Gobierno teniendo en cuenta la urgente necesidad de disponer de un dique en el Callao para atender la carena y reparaciones de los buques de guerra y mercantes, otorga a D. Jorge Petrie, 14 de abril de 1863, la concesión que solicita, bajo las siguientes condiciones:

El dique, para construcción y carena de buques, debe ser ubicado en el Callao o en la isla de San Lorenzo, según lo considere más conveniente la empresa. La concesión o privilegio exclusivo de que se trata, se refiere a empresas particulares que tengan el mismo objeto, mas no a las que el Gobierno pueda emprender por su cuenta. El plazo de 20 años se cuenta desde el momento en que el dique entra en servicio, quedando la empresa en el goce de todas sus propiedades a dicho término. El Gobierno cede a la empresa "el terreno situado en la playa del Callao, contiguo al que posee en la actualidad la Compañía de Vapores, y hacia la punta del denominado Mar Bravo, con ciento cincuenta varas de frente y ciento de fondo, o sea quince mil varas cuadradas; y dentro de esta área que se demarcará al empresario, podrá éste construir el muelle para su exclusivo servicio, sujeto a los reglamentos de policía y de aduana, factorías y cualesquiera fábricas que tengan relación con el dique, así como podrá formar estacadas y colocar pontones, si fuere necesario, para la seguridad y uso del mismo dique."

Menciona la autorización que el dique debe tener la capacidad suficiente para carenar un buque de dos mil toneladas de registro, debiendo tener preferencia en su uso los buques del Estado con una rebaja de 33 o/o en las tarifas.

Se exonera de todo derecho de aduana, fiscal o de otro orden, las maquinarias, materiales, repuestos y demás útiles para la instalación y conservación del dique, durante los veinte años de la concesión, así como de toda contribución ordinaria o extraordinaria sobre el dique, muelles, talleres, etc.

Los empleados, artesanos y trabajadores quedan liberados de todo alistamiento militar. Las acciones de 1.000 pesos deben ser ofrecidas al público durante 6 meses. La empresa se compromete a iniciar la obra en el plazo de 12 meses y dejar expedito el dique en el término de 3 años.

El 16 de Abril de 1863, Jorge Petrie anuncia en el Callao la formación de la empresa "The Callao Dock Company" con un capital de 500.000 peso repartidos en acciones de 1.000 pesos cada una. En realidad la emisión fue mayor, pues se colocaron 404 acciones en la localidad, en su mayor parte por la PSNCo. y 250 en Inglaterra.

La construcción del dique se encargó a la firma Randolph, Elder & Co., de Glasgow, por la suma de 42.000 libras, incluyendo el flete y seguro de sus partes hasta el Callao.

La grada de lanzamiento fue construída por James Anderson en los terrenos de Chucuito cedidos por el Gobierno, donde fue armado el dique y lanzado al mar el 24 de abril de 1866.

El dique recibió el nombre de St. George's, tenía 300 pies de largo, 100 pies de ancho en la parte exterior y 76 en la parte interior, con capacidad para recibir un buque de 21 pies de calado y 5.000 toneladas de peso muerto.

En su etapa inicial las tarifas fijadas por el dique fueron, para buques de vapor y buques de guerra, 1 sol por tonelada el primer día, 75 centavos de sol por tonelada los cuatro días siguientes y 50 centavos de sol por tonelada los días subsiguientes. Para buques de vela, 50 centavos de sol por tonelada el primer día y 25 centavos de sol los días subsiguientes. El uso de los accesorios del artefacto naval (cables, puntales, etc.) queda sujeto a la tarifa de 50 soles para buques menores de 500 toneladas y 100 soles para buques que superen ese tonelaje.

Se aplica un descuento de 33 o/o en las tarifas para buques del Estado y 25 o/o para los de la PSNCo.

Una descripción contemporánea (3) a la del lanzamiento del dique dice lo siguiente:

"Esta magnífica construcción de 300 pies de largo y 100 de ancho, que contine casi 3.000 toneladas de fierro, incluyendo 1'000.000 de remaches y capaz de levantar un vapor de 6.000 toneladas, fue botado al agua con todo éxito el 24 de abril de 1866 y remolcado hasta su fondeadero. La empresa se debió a iniciativa de la "Pacific Steam Navigation Co." de Liverpool y el contrato fue colocado con los Sres. Randolph, Elder & Co., de Glasgow, de donde las diversas partes fueron enviadas al Callao. Este proyecto se ha llevado a feliz término bajo la dirección del Sr. Jorge Petrie, Gerente General de la Compañía en la costa. Debido a la falta de elementos de esta naturaleza en toda la costa entre Valparaíso y Panamá, hay fundados motivos para esperar gran prosperidad para la empresa. Las diversas etapas para la construcción, sin excepción, han sido acompañadas de buena suerte y su actual casi completo éxito, ha sido motivo de gran entusiasmo en el Callao. El dique fue bautizado con el nombre de St. George y se puso en movimiento en las anguilas fijas al primer esfuerzo, y adquiriendo velocidad a medida que avanzaba, se deslizó al mar entre los aplausos de una multitud de espectadores, siendo llevado inmediatamente a lugar seguro."

Los talleres de "The Callao Dock Co." fueron construídos en Chucuito, ocupando una superficie de más de 50.000 metros cuadrados, con talleres de fundición, herrería, carpintería, un teatro y hospital, donde se daba ocupación a 500 operarios. Además de almacenes y dos muelles con pescante a vapor.

En 1866 la PSNCo., la mayor accionista de la empresa, operaba 5 vapores a hélice y 18 vapores de ruedas en servicio entre la costa oocidental Sud-Americana y Europa, aumentando a 31 vapores en 1873 en el mismo servicio.

Corresponde a la PSNCo. el haber introducido por primera vez el sistema de luz eléctrica a bordo, en el vapor MENDOZA.

El 24 de Julio de 1869 una Comisión de Jefes de Marina presidida por el Capitán de Navío Diego de la Haza, Capitán de Navío graduado Miguel Grau, Comandante del Monitor HUASCAR y el Capitán de Fragata Aurelio García y García, Comandante de la fragata INDEPENDENCIA, como representantes del Gobierno, y los Sres. Noel West, Gerente del dique, Vane Bradley, Superintendente de la Compañía de Vapores y James Anderson, Director del dique, acuerdan la "Tarifa Especial para la entrada al Dique del Ca-

llao de los buques de la Escuadra", incluyendo en la misma "los gastos comunes del dique por uso de los útiles de la Compañía, como son los cables, puntales, burros, tablas, rasquetas, escobas y brochas, y también el gasto por pertrechos y cañones que tengan a bordo, siempre que el calado no exceda de diez y nueve y medio pies en ningún caso" (4).

El dique del Callao prestó valiosos servicios a la Marina de Guerra y Mercante durante 43 años. Se hundió el 23 de Julio de 1909.

EL REGLAMENTO DE COMERCIO DE 1864 Y LAS FRANQUICIAS OTORGADAS A LAS EMPRESAS NAVIERAS EXTRANJERAS

En el gobierno del General Pezet, 16 de Diciembre de 1864, se expide un nuevo Reglamento de Comercio, el sexto en la República, sin considerar los aprobados durante la Confederación Perú-Boliviana, para la regulación del comercio y tráfico marítimo.

La disposición legal constituye un nuevo eslabón de la política liberal que se extiende a lo largo de estos años, sobre aduanas, tráfico marítimo y fluvial, las concesiones para la construcción de muelles particulares, la apertura de innumerables puertos y caletas al comercio exterior y los privilegios que se otorgan a las compañías de navegación a vapor extranjeras.

Hay que suponer, como se ha indicado en el Capítulo anterior, que cuando los buques a vapor comienzan a desplazar a los de vela, la navegación tradicional ya no es suficiente para atender las necesidades del intercambio comercial y a falta de vapores propios, no se encuentra otra solución que la supresión de la reserva del cabotaje para los buques nacionales y la apertura de los puertos a los vapores extranjeros que, con larga tradición marítima y capacidad económica y empresarial, imponen su presencia tanto en el comercio exterior como en el del cabotaje.

El nuevo Reglamento de Comercio, en sus aspectos principales, establece una nueva clasificación de los puertos mayores a los que corresponden las Aduanas principales y la autoridad de cada una de éstas sobre los puertos menores y caletas. En esta forma se delimita la jurisdicción aduanera en un esfuerzo de ordenamiento administrativo.

El Callao y Arica son puertos de depósito "por tiempo indefinido, en todos los demás puertos el término de depósito será sólo de tres años, aunque este plazo puede ser renovado por otros tres, bajo la condición de no adeudar almacenaje y de que las mercaderías depositadas no estén sujetas a deterioro.

En materia aduanera se libera de todo derecho de importación a la vez que se dispone el "forzoso despacho en playa" de los artículos navales, tales como anclas, anclotes y cepos, bicheros, barniz y resina, bombas, cabillas de fierro o madera, cadenas, clavazón y pernos de cobre, compases de bitácora, cuadernales y motones, felpa para entreforro de buques, garruchas, ganchos y guarda-cabos, jarcias de todas clases, lumbreras, molinetes para levar anclas, pasadores de fierro para uso marinero, palos para arboladuras, planchas de cobre para forros, rasquetas, reempujos, remos, buques y embarcaciones menores y, en general, "todos los artículos puramente navales que aquí no están designados."

En lo que se refiere a los derechos de puerto y toneladas, los buques extranjeros y nacionales de más de 200 toneladas que procedan del extranjero, están obligados a pagar 8 pesos por derechos de puerto y en sus recaladas a otros puertos de la República, 5 pesos por el mismo concepto. Los mismos buques, en puertos donde realizan operaciones de descarga, abonan 2 reales por tonelada de registro. Los buques nacionales menores de 200 toneladas quedan exonerados de estos derechos.

"Los buques de las naciones en cuyos puertos se cobren a los buques peruanos derechos de toneladas o de puerto mayores que los que pagan los buques de su propia bandera, serán gravados en el Perú con derechos de toneladas y puerto, iguales a los que en dichas naciones se exijan a los buques peruanos."

A los buques extranjeros se les permite, después de su primera recalada en un puerto mayor, dirigirse a cualquier puerto menor con carga no sujeta a pago de derechos y en esta misma condición de un puerto menor a otro de igual categoría. Estos mismos buques quedan autorizados a tocar en puertos menores y caletas, pasando libremente de unos a otros, con la condición de recabar previamente un permiso de una Aduana principal donde consten nominalmente los lugares en que se pretende recalar y autorización de zarpe directo al extranjero, con este tipo de autorización los buques quedan facultados a embarcar productos naturales no sujetos al pago de derechos.

Una de las disposiciones del Reglamento menciona que la Aduana del Callao debe disponer la impresión en español, inglés, francés, italiano y alemán de las obligaciones que se señala en el mismo, para su entrega bajo recibo, a los Capitanes de los buques procedentes del exterior, "entendiéndose que no obligan a los Capitanes las penas de este Reglamento si no han otorgado el recibo antedicho."

El puerto de Tumbes queda abierto a los buques balleneros de cualquier nacionalidad, siempre que sólo lleven a bordo artículos propios de su actividad, consumo o uso personal, tales como amotapes, botas, cotines, indianas o zarazas, ron, ropas de marinero, carnes saladas, tocinos, repuestos para el buque, etc.

El artículo 24 del Reglamento menciona que "todos los privilejios y franquicias que para el comercio de cabotaje gozan los buques nacionales, se hacen extensivos por ahora, a los vapores extranjeros, permitiendo a estos últimos, además, tocar en sus viajes en puertos menores y caletas habilitadas aunque conduzcan mercancías que adeuden derechos, de un puerto mayor a otro para el extranjero". Posteriormente, por una resolución del 10 de Febrero de 1875, modificatoria de los Artículos 12 y 15 del Reglamento, se permite "a las embarcaciones nacionales y extranjeras tocar en los puertos menores y caletas que quieran sus Capitanes, pasando de unos a otros libremente, siempre que en las licencias las aduanas, de que dependen tales puertos menores y caletas, estén expresados nominalmente".

En esta forma, por el Reglamento de Comercio de 1864 y disposiciones posteriores, desaparece todo vestigio de preferencia en el cabotaje para los buques nacionales, se aplica la política de "puertos abiertos" y en base a esta disposición en la década de 1870 comienza a otorgarse concesiones de tráfico a empresas navieras sin limitación alguna.

A principios de 1871, Alfredo Lyon, como gerente de la Compañía Chilena de Vapores", presenta una solicitud al Gobierno para que se declare que a los buques que representa se les otorgue todas las franquicias que gozan los buques peruanos y que se les conceda los mismos privilegios otorgados a los vapores de la PSNCo. La citada empresa fusionada con la "Compañía Nacional de Vapores" de la misma nacionalidad, tomó el nombre de "Compañía Sudamericana de Vapores" el 9 de Octubre de 1872.

La solicitud antes mencionada fue motivo de la resolución del 16 de Junio de 1871 por la que se autoriza a la línea chilena a extender sus servicios por todo el litoral y además se le otorga a sus buques "los mismos derechos y franquicias de que disfrutan los nacionales" y se le conceden "las mismas facilidades y excensiones" que corresponden a los buques ingleses en la entrada y salida de los puertos, bajo la condición de que los fletes y pasajes sean iguales a los de la mencionada empresa británica. Se le faculta a establecer depósitos de carbón en los puertos mayores, así como pontones "para depósito provisional de carga y seguridad de los pasajeros para cuando el estado del mar no permita su desembarque."

En la resolución que comentamos, se incluye una extraña disposición, muestra del criterio de la época sobre la Marina Mercante, al mencionarse que "la mitad del número de buques de la Compañía, llevarán bandera nacional y se matricularán como peruanos. En los nombres que se les ponga, se hará commemoración de nuestras glorias nacionales o de nuestros hombres célebres, o será los de nuestros ríos, lagos, ciudades o montañas."

Una nueva solicitud de Enrique Mariott, representante de la refundida "Compañía Sudamericana de Vapores", fue motivo de la resolución del 23

de Octubre de 1872 en la que, además de fijar las normas a que debe sujetarse la empresa para el trasporte de funcionarios y carga del Estado, se le conceden nuevas franquicias, como la de que "los vapores de la expresada Compañía podrán entrar libremente en todos los puertos de la República, mayores y menores, y en las caletas habilitadas y salir de los mismos a cualquier hora del día o de la noche, según lo requiera el orden en que se establezca el itinerario de sus viajes y disfrutarán además de todas las franquicias acordadas a los vapores de las líneas que están establecidas y a los buques nacionales", y en adición se les exonera de los derechos de puerto y de tonelaje.

Con fecha 10 de Febrero de 1872, el Gobierno dicta una resolución atendiendo una solicitud de D. Fernando Schmidt en su condición de representante de la "Compagnie Générale Transatlantique" para extender su tráfico por el litoral, concediéndosele las mismas facilidades otorgadas a otras líneas.

En 1873 esta empresa tenía en servicio entre Valparaíso y Panamá, los vapores VILLE DE BORDEAUX, VILLE DE BREST y VILLE DE ST. NAZAIRE, de 3.000 toneladas cada uno.

El 19 de Noviembre de 1872 se concede a la empresa naviera alemana "Kosmos" la extensión de sus servicios de Hamburgo al Callao, con las mismas facilidades, fue el KARNAK el primer buque de esta empresa en llegar a nuestro primer puerto. El mismo año se establece la "White Star Line", de Liverpool al Callao, con su primer buque el REPUBLIC.

En Marzo de 1873 se otorga las mismas concesiones a la "Linnes Germain Hnos." con domicilio en París, para extender sus servicios de El Havre a nuestras costas.

Por una resolución del 13 de Junio de 1865, se autoriza a la PSNCo. a construir en el Callao un muelle para la movilización de las cargas del comercio exterior que realizan sus propios buques. Las cargas que se internan, sujetas a derechos, deben ser trasladadas a los depósitos de la Aduana, a este fin la Compañía se compromete a construir una línea férrea desde el proyectado muelle hasta el interior de los depósitos fiscales. En la concesión que se otorga se permite a la empresa retener en sus propios almacenes las mercaderías no afectas al pago de derechos, siempre que convengan en ello los destinatarios.

El Estado cede a título gratuito el área necesaria para la construcción del muelle y almacenes, designando al ingeniero D. Alejandro Prentice para la determinación de dichas áreas. El Gobierno se reserva el derecho de adquirir las obras que se construyan, a justa tasación, cuando así lo estime conveniente.

La Compañía de Vapores se obliga a fijar una tarifa para las operaciones que realice, carga, descarga y almacenaje, sujeta a la aprobación del Gobierno y que en ningún caso debe ser superior a la establecida por la Aduana.

Como compensación al Estado, la empresa se compromete a trasladar gratuitamente las mercaderías que deben ser internadas en la Aduana. Las mercaderías destinadas al Estado o exportadas por él, sólo abonan el 50 o/o de las tarifas por embarques o desembarques. El almacenaje queda libre de todo pago en los tres primeros meses, al término de los cuales se sujeta a la tarifa que corresponde a los particulares.

El muelle, alamacenes y operaciones que realice la Compañía, quedan sujetos al control de la Aduana.

En esta forma, la política de liberalización en el tráfico, se extiende a las operaciones portuarias y se permite la recepción y despacho de mercaderías por muelles y almacenes particulares.

Con este infortunado antecedente, en el curso de los años sucesivos y a lo largo del litoral, comienzan a aparecer y operar muelles particulares en Zorritos, Lobitos, Talara, Paita, Bayóvar, Pimentel, Eten, Chicama, Besique, Huanchaco, Chao, Santa, Samanco, Chilca y Quilca.

LA CONSTRUCCION DEL MUELLE DARSENA DEL CALLAO

El 21 de Noviembre de 1861 y 3 de Noviembre de 1863, el Poder Ejecutivo autoriza la construcción de obras portuarias en el Callao, encargando los estudios, planos y presupuesto al ingeniero Alejandro Prentice. Las resoluciones dictadas por el Poder Ejecutivo se encontraban amparadas por una ley del Congreso de Noviembre de 1855, que disponía tales obras adecuadas a las necesidades del creciente tráfico marítimo.

En el Presupuesto de la República correspondiente al bienio 1863-1864, se consigna una partida de 500.000 pesos específicamente destinados a la "obra del muelle del Callao".

Estas obras fueron iniciadas en el segundo gobierno de Castilla y debían tener algún progreso en 1862 a juzgar por la Memoria del Ministro de Hacienda, Pedro Gálvez, a la legislatura de dicho año, cuando menciona que "se ve hoy en el Callao surgir del fondo del mar una obra que tendrá las dimensiones y las formas soberbias, a la vez que procurará una inmensa utilidad por tanto tiempo reclamada. Hablo, señores, del muelle y dique seco que se está construyendo en ese puerto, el primero de la República y quizá con el tiempo el de la Costa Occidental de la América del Sur".

En un informe del 5 de Julio de 1868, se menciona que "los trabajos preparatorios para todo el muelle en construcción, se terminaron hace tiempo; existen por lo tanto en uso todas las máquinas, los hornos, los pescantes, el ferrocarril, las lanchas y un vaporcito. La primera sección de la obra que tiene 300 pies de largo, se encuentra muy avanzada. Concluída la estacada y formando los cajones de fierro, se están formando los muros de piedra, que se ven casi a flor de agua . . . ."

Estas obras se encontraban paralizadas como consecuencia del conflicto con España. Hasta esta fecha los trabajos fueron valorizados en 994, 482 pesos.

En estas circunstancias surge la iniciativa privada para ampliar los trabajos realizados y a base de los mismos construir un Muelle Dársena y un Malecón terraplenado abarcando la parte de la bahía comprendida desde el extremo del muelle viejo hasta el Castillo del Sol. Una de las propuestas fue presentada por Buenaventura Sánchez, del comercio de Valparaíso y la otra por la firma Templemann & Bergman Co.

El proyecto de Templemann y Bergman fue motivo de un exhaustivo estudio y recibió los informes favorables de la Comisión de Ingenieros, de la Comisión de Obras Públicas, de la Comisión Auxiliar de Hacienda y de la Comandancia General de Marina que destaca la importancia del proyecto por las "ventajas que inmediatamente percibirá el comercio, la marina en general y la industria del país en particular".

El informe del Agente Fiscal formula algunos reparos al proyecto tanto en el aspecto económico como en los términos de la concesión.

Con fecha 7 de Mayo de 1869 se expiden las bases de convocatoria para la obra del Muelle y Dársena del Callao y el 26 de Julio se realiza el remate por la Junta de Almonedas, adjudicándose a Templemann y Bergman Co., el 6 de Agosto, la construcción "por su cuenta y costo, un Muelle Dársena y Malecón accesorio en el puerto del Callao".

Como consecuencia de la licitación, los trabajos del muelle que se realizaban por acción del Gobierno bajo la dirección de una Junta presidida por el Prefecto del Callao, fueron suspendidos el 8 de Mayo, y el 9 de Setiembre se expide la resolución señalando que "estando a lo estipulado en la Cláusula 4ta. del contrato celebrado con la Casa Templemann, Bergman y Co. de esta Cápital, sobre la construcción de un muelle y dársena y debiendo procederse a la tasación de la obra actual del nuevo muelle, de las herramientas, útiles y aparatos adquiridos para la obra en el puerto del Callao, nómbrase por parte del Gobierno perito y tasador al ingeniero don Pedro Marzo para que en unión de don Mario Ayllón presentado por dicha Casa, se haga el justi-

precio correspondiente y fecho se traiga a este despacho para ordenar la entrega de la obra mencionada, de sus herramientas, aparatos y útiles .."

Según el contrato firmado con Templemann y Co., 16 de Agosto, la empresa disponía de 6 meses para empezar los trabajos que debían ser concluídos en 4 años, esto es, el 16 de Agosto de 1873, plazo que fue ampliado por 6 meses más por un decreto de 5 de Abril de 1875.

La concesión de explotación es por 60 años de los que los 10 primeros son de privilegio exclusivo en el movimiento de mercaderías en el Callao, revirtiendo al Estado las obras sin ningún cargo. El contrato menciona los derechos que deben ser cobrados por los servicios que preste el muelle.

Para llevar adelante el proyecto, Templemann y Co., forma una empresa conjunta con la "Société Générale de París" y los banqueros Leiden Premsel & Co. de esa ciudad, por contrato de 15 de Julio de 1870 elevado a escritura pública el 14 de Agosto de 1871, aportando las firmas asociadas 30 millones de francos.

Para la ejecución de los trabajos se contrata los servicios de la firma Thomas Brassey & Co., de Londres, que envía ingenieros especializados al Callao.

El 21 de Marzo de 1873 Templemann y Co., con autorización del Gobierno, transfiere sus derechos y obligaciones a Dreyfus Hnos. & Co., que a su vez hace igual transferencia de derechos y obligaciones a la Société Générale el 5 de Febrero de 1876. Por otra parte, Leiden Premsel & Co. hace una operación similar con la Société Générale el 4 de Marzo de 1874. Estas dos últimas operaciones se realizan sin autorización del Gobierno y según un informe fiscal de 1884, con esta irregularidad se pretendía eludir el pago de timbres.

Por estos contratos resulta la Société Générale como la única interesada en la empresa del Muelle Dársena sin tener personería jurídica con el Estado, desde que los títulos que exhibía habían sido adquiridos sin autorización del Gobierno. Esta situación fue regularizada años después, al término de la Guerra de 1879.

En los aspectos más importantes, la obra consiste en una dársena o dique que encierra un espacio abrigado de todo movimiento del mar, con una entrada de 30 metros de ancho. La línea exterior de la dársena rodeada de muros sólidos forman el perímetro del dique para el atraque de los buques con una longitud de 820 metros, permitiendo la cómoda descarga de mercaderías en la explanada de 25 metros de ancho que forman los muros. La obra permite también otra zona de atraque en la parte exterior con una longitud de 339 metros lo que da un total de 1.159 metros para el acomodo de los buques.

Según el informe del Cónsul británico Hutchinson a su gobierno, 21 de Diciembre de 1872, la obra es dirigida por el ingeniero James Hodges empleando 700 hombres, 15 máquinas a vapor, una draga a vapor, dos remolcadores y 30 barcazas que permiten un movimiento de material de 2.000 a 2.500 toneladas por día. Los muros de la dársena se forman con bloques de concreto de 10 toneladas de peso cada uno, que se fabrican en la explanada que hoy corresponde a La Punta. Se estima que el movimiento de mateiral, dragados, rellenos y movimiento de bloques de concreto llegaría a 500.000 toneladas.

El costo de la obra, como se menciona en un recurso de 12 Abril de 1884 presentado por Julio Dubois, Gerente de la Empresa del Muelle Dársena en representación de la Société Générale proponiendo al Gobierno un nuevo contrato, absorbió el capital primitivo de 30 millones de francos, además de gastos no previstos de 2'075.000 francos y en obras adicionales y complementarias otros 13'000.000 de francos para garantizar la solidez de los trabajos efectuados, lo que da un total de 45'075.000 francos, "aparte de los gastos efectuados para solidificar el fondo de la bahía en las líneas por donde debían levantarse los muros". Estos costos no incluyen el equipamiento del muelle que debió ser considerable si se tiene en cuenta que en 1884 el Muelle Dársena disponía de 60 pescantes a vapor con capacidad para movilizar 15.000 toneladas de carga por día.

El 15 de Marzo de 1875 se aprueba el "Reglamendo del Muelle Dársena del Callao" y en la misma fecha se autoriza su apertura al servicio público. Sin embargo, no es sino hasta el 19 de Julio de 1877 en que tiene lugar el ingreso del primer buque al Muelle Dársena.

Al referirse Pedro Emilio Dancuart, en sus "Anales de la Hacienda Pública", a los servicios del Muelle Dársena, se expresa en los siguientes términos:

"El Muelle Dársena del Callao recién entregado al servicio público, fué, como es aún, una rémora para el tráfico marítimo del primer puerto de la República y sus fuertes tarifas de carga y descarga encarecieron las mercaderías importadas por esa vía. Uno de los efectos de esta obra, y más aún de sus mencionadas tarifas, fué la disminución de la Marina Mercante nacional que, a mediados de 1878, quedó reducida a 146 buques con un total de 48.419 toneladas".

La apreciación de Dancuart sobre la disminución de la flota mercante nacional a consecuencia de las mayores tarifas por la utilización del Muelle Dársena en el movimiento de cargas en el Callao, es evidentemente errónea. Conforme apreciamos los hechos ahora, esta disminución se debe a que muchos de los buques que operan con bandera nacional, en realidad de propiedad extranjera, se retiran de nuestras costas como consecuencia de

la crisis económica y financiera por la que atraviesa el país, afectando gravemente el comercio. Estos buques cambian de bandera, con la misma facilidad con que ingresaron al Registro Nacional, en busca de otros horizontes para sus bien entendidos fines de lucro.

Durante la Guerra de 1879, el Muelle Dársena, sus instalaciones y material flotante fueron empleados en la defensa del Callao. Las lanchas de casco de fierro, dispuestas en conjunto, fueron utilizadas para baterías flotantes; el remolcador CALLAO fue armado como porta-torpedos; sobre los muros exteriores de la Dársena se construyeron plataformas de baterías en casamatas; cuando la situación resulta insostenible, se hunden todos los buques en el puerto y en el recinto de la Dársena el trasporte CHALACO y el trasporte capturado RIMAC. Cuando finaliza la guerra estos créditos fueron reconocidos a la empresa.

Durante los años 1884, 1885 y 1886, se registran diversas tratativas de la "Empresa del Muelle y Dársena del Callao" para modificar el contrato original, así como las resoluciones del Gobierno sobre estas propuestas, hasta que el 5 de Mayo de 1887 se firma un nuevo contrato en el que se reconoce a la "Société Générale de París" como única concesionaria por las trasferencias de derechos de Dreyfus Hnos. & Co. y de Leiden Premsel & Co.

En los aspectos principales de este contrato, los 60 años de la concesión otorgada por el Gobierno, conforme a la escritura de 16 de Agosto de 1869, comienzan a contarse desde el 19 de Julio de 1877; la Société goza del privilegio exclusivo durante 25 años, desde la firma del contrato, de las operaciones de carga o descarga de toda clase de mercaderías en el Callao, que se movilicen en embarcaciones de 20 o más toneladas de registro; el contrato señala las tarifas a cobrarse por descargas, embarques, reembarques y trasbordos; el Estado se reserva el derecho de adquirir el Muelle y todas sus instalaciones a precio de tasación con el descuento del 2 o/o por cada año que hubiese trascurrido desde la firma del contrato; se menciona que el contrato caduca el 19 de Julio de 1937, siempre que no se presenten casos de prórroga motivados por suspensiones en el tráfico por causas de fuerza mayor o casos fortuitos. Este contrato, con ligeras modificaciones, fue aprobado por el Congreso el 5 de Noviembre de 1887, extendiéndose la escritura en la misma fecha.

La "Société Générale de París" continuó explotando este servicio hasta el 22 de Mayo de 1929 en que revierte la propiedad al Estado, durante el gobierno de Augusto B. Leguía, por el pago de 425.000 libras esterlinas.

En la misma fecha antes mencionada, el Gobierno nombra como Agentes para la administración y explotación del Muelle Dársena a "The Frederick Snare Corp." así como el "Terminal Leguía" cuya construcción se ha-

bía encomendado a la misma firma por un contrato de 10 de Febrero de 1928, aprobado por resolución de la misma fecha.

El "Terminal Leguía" tomó su nombre actual de "Terminal Marítimo" al asumir el mando supremo de la República el Comandante Sánchez Cerro, luego del golpe militar que lo encumbró a la Presidencia.

El Muelle Dársena construído hace más de un siglo, obra de extraordinaria solidez, soportó sin daños el pavoroso terremoto de 1940, continúa al servicio del comercio marítimo y es usual referirse al mismo como al "dársena viejo".

LOS VAPORES LACUSTRES "YAVARI", "YAPURA", "COYA", "INCA" "OLLANTA" Y TRASBORDADOR "MANCO CAPAC".

El Lago Titicaca, trascendental por ser el lago navegable más alto del mundo, se encuentra situado en una extensa planicie encerrada por los ramales occidental y oriental de la Cordillera de los Andes, que se unen en el lado norte en el Nudo de Vilcanota (Lat. 14º20' S.) y en el sur en las proximidades de la frontera boliviano-argentina en el denominado Nudo de Porco (Lat. 20º23' S.) En esta extensa planicie de 500 millas de largo por 100 de ancho, existen varias cuencas que se conectan entre sí. De éstas la que corresponde al Lago Titicaca abarca una superficie de 22.000 millas cuadradas incluyendo la superficie del Lago, que es de 3.200 millas cuadradas.

Toda esta región del Altiplano, en territorio de Perú y Bolivia, constituye un sistema cerrado pues las aguas de las diferentes cuencas no tienen salida al mar. El Altiplano registra una pendiente descendente del noroeste al sureste prerceptible por la orientación de los ríos afluentes al Lago, por la salida del río Desaguadero hacia el Lago Poopo y de éste a los salares de Copaisa y Uyuni por el río Lacahahuira.

El Lago Titicaca se encuentra entre los paralelos 15º14' S. y 16º 36' S., con aproximadamente 110 millas de largo y 35 de ancho. La elevación de su superficie sobre el nivel del mar es de 3.808 metros, alcanzando profundidades de 285 metros, como puede apreciarse en los mapas batimétricos de la zona NW del Lago.

Los principales ríos afluentes al lago son el Ramis y sus tributarios (Azángaro, Pucará y Huancané), el Coata y el Ilave en territorio peruano y el río Suches en territorio de Bolivia. El único río afluente del Lago es el Desaguadero.

La temperatura de sus aguas, conforme a las mediciones efectuadas por la Oficina de Información y Desarrollo del Ministerio de Marina en Junio de

1968, señala una relativa capa isotérmica de 14º 1 C. de la superficie hasta los 50 metros. De este punto se nota un leve declive a más o menos 11º 2 a 11º 4 cerca del fondo.

Las aguas del Lago son ligeramente salobres alcanzando una salinidad de 0.52 por mil a cualquier profundidad, comparada con el agua de mar que llega a valores de 34 por mil.

En el Lago se distinguen dos estaciones, la lluviosa de Diciembre a Marzo y la estación seca de Abril a Noviembre. Las variaciones en el nivel del Lago siguen un ritmo regular, esto es un incremento en la estación de lluvias alcanzando los más altos niveles en Abril y un decrecimiento en la estación seca con los más bajos niveles en Diciembre. En cuanto al nivel medio del Lago, se puede afirmar que éste se mantiene prácticamente igual, teniendo en cuenta que en un período de observaciones de 57 años, iDiciembre de 1912 a Diciembre de 1969, el promedio de los incrementos fué de 31.7 pulgadas y el promedio de las disminuciones de 32.9 pulgadas.

El fenómeno de las mareas es casi imperceptible, no existiendo registros al respecto. Las tempestades se desarrollan en forma moderada y son de corta duración. Los vientos predominantes son del sur, alcanzando ocasionalmente velocidades de 20 a 25 nudos en los meses de Agosto y Setiembre.

La primera referencia histórica sobre la navegación en el Lago Titicaca, por embarcaciones no propias del lugar, se encuentra en la "Crónica del Perú" de Pedro Cieza de León (1550) quien refiriéndose a este aspecto dice:

"Esta laguna es tan grande que tiene de contorno ochenta leguas y tan honda que el Capitán Juan Ladrillero (5) me dijo a mí que por algunas partes de ella, andando en sus bergantines, se hallaba tener setenta y ochenta brazas, y más, y en partes menos. En fin, en esto y en las olas que hace cuando el viento sopla parece algún seno de mar; querer yo decir como ésta reclusa tanta agua en aquella laguna y de donde nace, no lo sé; porque, puesto que muchos ríos y arroyos entran en ella, paréceme que de ellos solos no bastaba a hacerle lo que hay mayormente saliendo lo que de esta laguna se desagua por otra menor, que llaman de los Aulagas." (6)

Otra referencia se encuentra en la "Historia de la Marina del Perú" de Rosendo Melo, quien menciona que en 1617 el Virrey Borja y Aragón envió de Islay a Juli 8 bajeles en piezas que luego de ensambladas sirvieron para el trasporte de materiales para el templo de Copacabana.

En la República la primera embarcación de fierro de que se tiene noticia haya navegado en el Lago, fue una goleta llamada AURORA, que se dice fue construída en los Estados Unidos y trasportada en piezas desde el puerto

de Islay. Su naufragio ocurrió en 1876 después de prestar varios años de servicios en tráfico comercial.

Durante el segundo período constitucional de Castilla (1858-1862) viajó a Europa una Comisión presidida por el Contralmirante Ignacio Mariátegui, la que hizo construir en los astilleros de Camell Laird Bross (Inglaterra) los vapores YAVARI y YAPURA con destino al Lago. Fue esta misma Comisión la que contrató la construcción de los buques fluviales PASTAZA, MORONA, NAPO y PUTUMAYO, así como un dique flotante y una factoría para Iquitos.

Las piezas de los vapores YAVARI y YAPURA fueron despachadas al puerto de Arica y de este puerto a Puno el trasporte se hizo por tierra, a lomo de mula, una distancia aproximada de 400 kilómetros por caminos de herradura y no sino hasta 1870 que se completó el mismo. Por esos años se construye el muelle al norte de la ciudad de Puno y se habilita el astillero de Huaje para el armado de los buques.

La quilla del vapor YAVARi fue colocada el 1º de Enero de 1869, fue lanzado al agua el 25 de Diciembre de 1870 y su viaje inaugural a la isla Esteves se cumple el 14 de Junio de 1871.

La quilla del vapor YAPURA se colocó el 30 de Abril de 1871, su lanzamiento tuvo lugar el 19 de Marzo de 1872, el 2 de Mayo de 1873 tienen lugar las pruebas y el 7 de Agosto del mismo año efectúa su primer viaje comercial a Yunguyo y Copacabana (7).

En esta forma, entre los años 1871-1873 se inicia un tráfico regular en el Lago Titicaca con embarcaciones relativamente grandes y en el Gobierno de Balta se presta atención a estas posibilidades, firmando con Bolivia el Tratado de Comercio y Aduanas de 23 de Julio de 1870, aprobado en Octubre de 1872, en cuyo artículo 4º. se menciona:

"La República de Bolivia se compromete a habilitar en la parte austral del Lago Titicaca comprendida en su territorio y en las caletas más apropiadas para el comercio, muelles seguros donde los vapores peruanos puedan atracar, cargar y descargar, segura y cómodamente."

En su etapa inicial los vapores YAVARI y YAPURA fueron administrados por el Estado y posteriormente entregados a particulares bajo contrato. Estos contratistas fueron Guillermo Speedle hasta 1883 y luego Juan L. Thorndike hasta el 25 de Octubre de 1887, fecha en que el Congreso dispone que el Poder Ejecutivo reasuma la libre disposición de los vapores de propiedad fiscal, convocando a una licitación a fin de arrendarlos bajo condiciones que favorezcan al Fisco y al comercio. Se menciona en los consi-

derandos el decreto legislativo que Juan L. Thorndike, sin títulos legales, posee y explota en su provecho esos vapores. La disposición fue dada en aplicación de la ley de 26 de Octubre de 1886 que declara "nulos todos los actos gubernativos internos practicados por los señores don Nicolás de Piérola y don Miguel Iglesias. . . ."

Por decreto de 10 de Agosto de 1886 se establece en Puno la Jefatura del Apostadero y Capitanía de Puerto para la vigilancia del tráfico lacustre.

En el año 1887 un distinguido Oficial de Marina, Teniente Enrique Gamero Alfaro, se encuentra al mando del pequeño vapor DESAGUADERO con el que explora el río de ese nombre hasta las inmediaciones del Lago Poopo y establece un tráfico comercial de minerales de Corocoro y Oruro en territorio boliviano y el puerto de Puno. (8)

No se dispone de ninguna referencia sobre el vapor DESAGUADERO, que probablemente fue ensamblado en Huaje entre 1883 y 1886.

El 25 de Octubre de 1889 el Congreso aprueba el contrato ajustado entre el Poder Ejecutivo y D. Juan Lucas Jorge, Conde de Donoughmore, representante de los tenedores de bonos de los empréstitos peruanos, para solucionar la deuda externa del Perú. El 11 de Enero de 1890 el Poder Ejecutivo pone el cúmplase a la ley y dispone se extienda la escritura correspondiente.

Por este contrato el Gobierno conviene en permutar la acreencia total de los tenedores de bonos por diversas concesiones, entre éstas, conforme a la Cláusula 20ª, se cede el derecho de navegar libremente en el Lago Titicaca, en naves bajo bandera peruana, mandadas por peruanos y sujetos a las disposiciones del Gobierno o del Congreso en guarda de los intereses del Estado. La propiedad de las naves de dominio fiscal, vapores YAVARI y YAPURA pasan a su propiedad debiendo abonar el precio de ellos a justa tasación.

Para llevar a la práctica este contrato, los bonistas constituyen "The Peruvian Corporation Ltda." en Londres, 20 de Marzo de 1890, nombrándose como su primer representante a D. Eduardo Eyre, en Agosto del mismo año.

Dentro de los términos del arreglo, el Gobierno emite una resolución de fecha 8 de Julio de 1890, por la que cede a la Peruvian los vapores del Lago por el precio de ciento veinte mil soles, conforme a la valorización efectuada por el Comisionado D. Pedro Gárezon.

En 1892, bajo la operación de la Peruvian, se construye en los astilleros William Denny Bross de Dumbarton, Escocia, el vapor COYA de 600

toneladas de registro bruto y 408 de registro neto, 81.8 metros de eslora, 7.9 metros de manga y 3.6 de puntal. Esta embarcación fue trasportada por piezas por el ferrocarril de Mollendo a Puno y ensamblada en Huaje, entrando en servicio en 1893.

En 1905 se construye el vapor INCA de carga y pasajeros en el astillero Earle's Shipbuilding & Eng. Co., Hull, Inglaterra. Trasportado en piezas por ferrocarril, fue armado y puesto en servicio en 1906, de 67 metros de eslora, 9.1 metros de manga y 4.3 de puntal, 985 toneladas de registro bruto y 660 neto, con dos máquinas a vapor de triple expansión.

El vapor OLLANTA fue construído en el mismo astillero anterior en 1930. Igualmente trasportado en piezas y ensamblado en Huaje, fue botado al agua el 5 de Octubre de 1931, realizando su primer viaje a Guaqui el 29 de Setiembre de 1932. De 80.8 metros de eslora, 10.8 metros de manga y 4.3 metros de puntal, con un registro bruto de 1.030 toneladas y 750 neto, dos máquinas a vapor de triple expansión. Acomodación para 90 pasajeros.

En 1939 se pone en servicio la draga ZUÑIGA, construída por Fleming & Fergusson, Paisley, Escocia, igualmente ensamblada en Huaje.

Pese al eficiente mantenimiento y modernización de los vapores del Lago, su limitada capacidad y la necesidad de adecuar estos servicios a metas modernas, los estudios efectuados en la década de 1960 llevan a la conclusión de que el trasbordador (train-ferry) constituye la mejor solución para el problema de trasporte lacustre, teniendo en cuenta que por este sistema, trasportando vagones de ferrocarril, permitiría movilizar la carga sin trasbordos, desde Matarani a La Paz una vez complementado el proyecto de adaptar el FF.CC. de Guaqui a La Paz a la trocha standard de los FF.CC. del Sur, además de permitir el embarque directo de los minerales de la Mina "Matilde" por la ruta de Matarani. Comprendiendo esta necesidad el Gobierno de Belaúnde, se emite el D.S. 213-HC del 28 de Junio de 1968, por el que se autoriza la contratación de un crédito con el Export Credits Insurance Corp. del Gobierno de Canadá, para que la "Compañía Peruana de Vapores" (que por el mismo decreto se estructura como sociedad anónima), contrate con la firma "Hawker Industries Limited" la construcción de dos trasbordadores y modernice las instalaciones de Matarani para el carguío de minerales.

El régimen "de facto" que asume el poder en Octubre de 1968, modifica el decreto antes mencionado (D.L. 17636 del 9 de Mayo 1969) limitando la adquisición a un solo trasbordador.

La erección y montaje de esta unidad, con un registro bruto de 1.535 toneladas y capacidad de carga de 1.120 toneladas, fue realizado por el Servicio Industrial de la Marina en el astillero de Huaje, puesto a flote el 30 de Agosto de 1971, con el nombre de MANCO CAPAC.

EL "DERECHO DE HOSPITAL" PARA LA ATENCION DE LOS TRIPULANTES DE BUQUES MERCANTES.

El 29 de Octubre de 1868, el Congreso de la República expide la ley que crea rentas para la Beneficiencia del Callao y entre éstas el "derecho denominado de hospital, pagadero semestralmente por todos los buques mercantes de vela o de vapor, nacionales o extranjeros, que entren al puerto del Callao. El expresado derecho será de cuatro centavos de sol por tonelada de registro, teniendo dicha Beneficiencia la obligación de asistira a todos los marineros de buques mercantes que ingresen al hospital de ese puerto, cualquiera que sea su nacionalidad".

En esta forma vuelve a surgir un servicio similar que tuvo vigencia durante la Colonia, por más de dos siglos, para la atención de los tripulantes de las naves mercantes.

Refiere Ricardo Palma en su tradición "El Rosal de Rosa", que por el año 1581 se funda en Lima el Hospital del Espíritu Santo, en la Parroquia de San Sebastián, a iniciativa del griego Miguel Acosta, con el aporte de los armadores, agentes navieros y comerciantes, dedicado a la atención de los tripulantes que navegaban en el Pacífico y de los que procedían de la Metrópoli. Una de las rentas de este Hospital se formaba por la contribución que abonaban las tripulaciones en sus recaladas al Callao.

El Hospital del Espíritu Santo prestó sus servicios por más de dos siglos hasta que en la segunda década del Siglo XIX, a consecuencia de los frecuentes bloqueos del puerto durante la guerra de independencia fue disminuyendo el comercio marítimo y paralelamente las rentas de sostenimiento del hospital, al extremo que se ve obligado a cerrar sus puertas en 1821.

El "derecho de hospital" creado en el gobierno de Balta, fue respetado durante muchos años y tuvo vigencia hasta las primeras décadas del presente siglo, otorgándose atención gratuita en los Hospitales de Beneficiencia del Callao. (9)

Una referencia se encuentra en la Ley de 1903 sobre "Fomento y Protección de la Marina Mercante", por la que se exonera a los buques nacionales de toda gabela o derecho excepto el "impuesto de hospital" y el de dársena semestral que se aplica a los buques que excedan de 50 toneladas de registro.

Por la ley 4605 de 16 de Diciembre de 1922 se eleva a 10 centavos el "derecho de hospital" creado a favor de la Beneficiencia del Callao y que pagan los buques mercantes semestralmente por tonelada de registro.

EL COSMOGRAFIATO EN LA REPUBLICA

La primera disposición en la República para "organizar el Cosmográfiato y detallar con exactitud las atribuciones y labores de que debe estar encargado, conforme a las leyes vigentes al progreso de la ciencia y al estado del país", se encuentra en un decreto del Gobierno de Balta de fecha 13 de Mayo de 1870.

Señala la disposición legal que el personal de que se compone el cosmografiato, se integra con un Director que es el Cosmógrafo, un Sub-Director, 17 tenientes Cosmógrafos departamentales y del número de auxiliares suficiente para las necesidades del servicio.

El cargo de Cosmógrafo corresponde a una persona de "crédito reconocido y comprobado en las ciencias físicas, matemáticas y astronómicas y su nombramiento se hará por el Ministerio de Instrucción. Este cargo durará mientras merezca la confianza del Gobierno".

Entre las obligaciones del Cosmógrafo Mayor se señalan la de calcular el movimiento y posiciones de los cuerpos celestes, en especial del Sol y de la Luna y sus eclipses; observar y anotar los fenómenos astronómicos y físicos; rectificar las coordenadas geográficas en determinados puntos del territorio nacional y sus alturas sobre el nivel del mar; hacer la descripción física, política y estadística de cada una de las Provincias por Departamentos; dar diariamente con exactitud astronómica la hora media del meridiano; observar y rectificar los barómetros y cronómetros de la Marina de Guerra y Mercante y los de los Ingenieros al servicio del Estado; formar la Guía civil, política, militar y eclesiástica de la República y publicarla "con toda corrección y esmero".

Para tan extensa labor, el Cosmógrafo Mayor dispone en cada Departamento de un teniente Cosmógrafo bajo su dependencia directa; los Prefectos de Departamento que deben remitir los datos relativos dentro de su jurisdicción política; el Cosmógrafo general de Marina que debe enviar las observaciones astronómicas y meteorológicas que hagan los Comandantes de los buques de guerra y Capitanes de buques mercantes.

La Guía de la República, cuya publicación corresponde al Cosmografiato, debe incluir datos del Calendario; efemérides principales, astronómicas y cronológicas; tablas del movimiento de los principales cuerpos celestes; información meteorológica del año anterior; datos estadísticos sobre la población, comercio, navegación, industria, etc.

Los antecedentes históricos en el reconocimiento del importante cargo de Cosmógrafo, se remotan a la Colonia, al crearse en 1542 el Supremo Con-

sejo de las Indias al que los Reyes concedieron facultades gubernativas, legislativas y judiciales y de hacer, con acuerdo real, las leyes, pragmáticas, ordenanzas y provisiones.

Entre el numeroso personal que integraba el Consejo de Indias, se incluía un Cosmógrafo que entre otras obligaciones tenia la de calcular los eclipses, hacer la descripción de los derroteros y viajes en América, ordenar las tablas de cosmografía de acuerdo a los descubrimientos geográficos, hacer las descripciones generales y particulares de las Indias, dar lecciones públicas de matemáticas puras y aplicadas a la Cosmografía y Navegación.

Después de la Independencia, el primer reconocimiento de Cosmógrafo Mayor de la República corresponde al Capitán de Navío Eduardo Carrasco, en el año 1840, en el mismo decreto de restablecimiento de la Escuela Central de Marina, a la que se le nombra Director.

El Capitán de Navío Carrasco dedicó gran parte de su vida a la formación de personal náutico y su preparación científica en el campo de las matemáticas y astronomía era vastamente reconocido. Su participación en el relevamiento del litoral por la expedición de Fitz Roy fue notable y en el derrotero de la costa se menciona los "altos o cerros de Carrasco" a las alturas que dominan por el este la Bahía de la Independencia, como recuerdo del marino peruano. En la década de 1850 desempeñó el alto cargo de Comandante General de la Marina.

LA EXPORTACION DE GUANO

En el período que tratamos, se produce un vuelco en el sistema de comercialización del guano. El 6 de Julio de 1867 el Congreso decide prohibir la renovación de nuevos contratos de consignación o prórroga, por el sistema de adelantos o por cualquier otro de los que estaban vigentes. Se dispone que el fertilizante se venda en el país, por pública subasta, a aquellos países interesados en adquirirlo, debiendo someterse a la aprobación del Congreso los respectivos contratos. A la fecha de la disposición legislativa, ya se habían firmado varias prórrogas en las consignaciones, algunas de las cuales finalizaban el 31 de Diciembre de 1872. (10).

El flete del guano a Europa, por esta época, alcanzó hasta 3 libras 7 chelines por tonelada, lo que decidió al Gobierno, a comienzos de 1867, a nombrar una comisión de fletamento de buques que alcanzó una corta vida, pues en Mayo del mismo año se derogó el decreto de su creación. Modificando este intento, una resolución del 12 de Diciembre de 1868 dispone que desde la fecha las casas consignatarias no contratarán fletes "superiores a 3 libras esterlinas por tonelada efectiva, siendo cualquier exceso que sobre este máximun estipulen y abonen, de la exclusiva responsabilidad de dichas casas".

El precio bruto por tonelada era de 12 libras esterlinas hasta mediados de 1868, habiendo aumentado a 12 libras 10 chelines en el segundo semestre de ese año, hasta alcanzar 13 libras en Agosto de 1869.

Ejerciendo el cargo de Ministro de Hacienda don Nicolás de Piérola, se expide el decreto del 27 de Marzo de 1869, en el que se fijan las bases para negociar las operaciones de venta del fertilizante teniendo en cuenta la prohibición del Congreso de realizar nuevos contratos de consignación. En la gestión realizada en Europa por los Comisionados del Gobierno, se logran varias propuestas y entre éstas la de Dreyfus y Co. que es aceptada ad-referéndum el 5 de Julio de 1869 y que con algunas modificaciones es aprobada por un decreto del 17 de Agosto del mismo año. Los reclamos de los capitalistas nacionales, la intervención de la Corte Suprema apoyando el rechazo del contrato, las intrigas de los consignatarios extranjeros afectados en los intereses que se les confiaba, dio lugar a que el Gobierno sometiera el contrato a la legislatura de 1870, la que lo aprobó el 11 de Noviembre de ese año.

En sus aspectos más generales, por este arreglo Dreyfus y Co. se comprometen a adquirir 2 millones de toneladas inglesas al término de los actuales contratos de consignación (ya sea que se desaprueben, que se anulen, que se rescindan o que expiren sus plazos), comprendiéndose en ese total las que se dispone en los depósitos, las que se cuenta a cargo de los consignatarios y a bordo de los buques fletados por éstos "en que terminen los contratos de consignación que hoy están vigentes".

La firma Dreyfus y Co. asume la venta exclusiva de fertilizante "en los mercados de Mauricio y de Europa y sus colonias, a excepción tan sólo de las islas de Cuba y Puerto Rico".

El precio de venta es de S/. 36.50 la tonelada, anticipando Dreyfus al Gobierno, 2 millones de soles, con una entrega mensual de 700.000 soles hasta el 31 de Marzo de 1871 y se obligan a cubrir el servicio de la deuda externa que llega a 5 millones al año.

En esta forma el país se libera de los consignatarios con considerable mejora en el manejo de la riqueza del guano y se equilibra el presupuesto de la República.

En 1873 comienzan las dificultades por la brusca caída en las ventas del fertilizante y la menor calidad del producto exportado, a lo que se agrega la desastrosa baja en el valor de los títulos del empréstito de 1872, que descienden en el mercado de Londres al 60 o/o en Julio de 1873, y que conducen a un nuevo arreglo el citado año en medio de ásperas luchas agravadas por el cambio en la situación política, llegándose finalmente al contrato del 15 de Abril de 1874, en el que se establecen las bases para la liquidación del contra-

to de 1869, determinándose las fechas en que el Gobierno queda en libertad de exportar el fertilizante desde el 1o. de Noviembre de 1876 a cualquier mercado, aun cuando Dreyfus no hubiera concluído de exportar o vender el producto adquirido, además de que se establece la entrega de las sumas necesarias al Tesoro nacional y atender el pago de la deuda externa durante año y medio, esto es, hasta el 1o. de Julio de 1875 en que Dreyfus y Co. quedan relevados de atender estas obligaciones. (11).

Por esta época el guano de las islas Chincha prácticamente se había agotado, lo mismo que el de las islas Guañape, Macabí, Ballestas, y Bahía Independencia. El guano de las islas Lobos se dedicaba a la agricultura nacional y el destinado a la exportación el de la Provincia de Tarapacá.

En la Memoria del Ministro de Hacienda D. Juan Ignacio Elguera, 28 de Julio de 1874, menciona que el 5 de Diciembre del año anterior se había nombrado a los ingenieros Thierry de la Junta Central de Ingenieros y W. Hindle, al servicio del Estado en la Provincia de Tarapacá, para efectuar el reconocimiento oficial de los depósitos de guano ubicados al sur de Iquique. Este reconocimiento se efectuó en el H.M.S. PRETELL, abarcando las zonas de Chipana, Marajos, Huanillos, Punta de Lobos, Pabellón de Pica, Patache y Chucumate. En el informe respectivo se expresa que en Chipana hay una disponibilidad de 89,449 metros cúbicos de fertilizante; en Huanillos, 700,000; en Punta de Lobos, 1'601,153; en Pabellón de Pica, 5 millones; en Patache, 125.000; en Patillos, 15.000; y cantidades menores en Marajos y Chucumate, este último depósito ubicado a 10 millas al norte del río Loa, límite entre Perú y Bolivia. Estos volúmenes dan la considerable cantidad de 7'680,500 metros cúbicos de guano. En las islas del norte se estimó una existencia de 1'686,696 toneladas, lo que da un total general de 9'367,194 metros cúbicos.

El 7 de Junio de 1876 se logra un nuevo arreglo con Raphael e Hijo, Carlos González Candamo y Arturo Heeren, los que constituyen "The Peruvian Guano Co." para la consignación y venta en todos los mercados, excepto Estados Unidos, Mauricio, Antillas, China y Japón, por un total de 1'900.000 toneladas, contrato aprobado por ley de 3 de Febrero de 1877, en el Gobierno de Prado.

El 2 de Agosto de 1876 deja el Gobierno D. Manuel Pardo sin haberse atendido los servicios de la deuda externa desde el 1º de Enero de ese año y se paraliza la construcción de los ferrocarriles.

Poco después del arreglo con "The Peruvian Guano Co.", comienzan los conflictos entre esta empresa y Dreyfus, que seguía operando en el mercado europeo con los remanentes de sus existencias, a lo que se agrega la baja en las ventas, la menor calidad del producto exportado, la competencia del salitre, los reclamos de los tenedores de bonos, la liquidación de las cuentas de

Dreyfus en las que aparece el Estado como deudor de cantidades millonarias, los reclamos de "The Peruvian Guano Co.", que se dice también acreedora del Estado, todo lo cual crea tremendos problemas al Gobierno.

Un aspecto poco conocido en el prolongado período de exportación de guano, es el que se refiere al apreciable porcentaje del producto perdido por las averías de los buques muchas veces sobrecargados, que obligaban a la echazón de la carga en situaciones de apremio y en otros casos a la pérdida total de las embarcaciones.

No es aventurado afirmar que de cada 100 buques que zarpaban de puertos peruanos, 2 no llegaban a su destino. Como ejemplo se puede mencionar que en 1875 la Casa Dreyfus despachó 252 buques con un promedio de carga de 828 toneladas por unidad, de éstos se perdieron 6 buques, lo que da un promedio de 2.38 o/o. Aplicando moderadamente el 2 o/o a pérdidas en todo el período de exportación (1841-1879) se puede estimar, con bastante aproximación, que no menos de 300 naves se perdieron en esta aventura.

A las pérdidas de buques se agregan las frecuentes denuncias por mermas y averías fraudulentas que a su vez dan motivo a "arribadas forzosas" con tal frecuencia en los buques que trasportan guano y salitre, que el Gobierno se ve obligado a emitir la resolución del 28 de Abril de 1877, disponiendo que "Los Capitanes de los buques cargadores de guano y salitre que arriben con averías a cualquier puerto donde exista Agente Consular del Perú, quedan obligados a presentar ante ese funcionario, además de los comprobantes que acrediten que la arribada ha sido forzosa por causa de la avería sufrida, los documentos que les hayan sido entregados por las autoridades del lugar de su procedencia, especialmente los que determinen la clasificación de la nave en el Registro del Lloyd en que se halle inscrito y los que señalen el calado del buque después de completar su cargamento".

Complementando la disposición anterior, se dispone que los "Cónsules o Agentes Consulares de la República, adoptarán todas las disposiciones para cerciorarse si la avería se verificó inevitablemente y sin culpabilidad del Capitán, oyendo con tal objeto a los peritos que nombrará para reconocer la nave, siempre que el caso lo requiera y darán cuenta al Gobierno con los documentos correspondientes del resultado que se obtenga ....."

En los archivos del Museo Naval del Perú, hay un informe del Capitán de Navío D. Diego de la Haza, de fecha 21 de Setiembre de 1875, que nos revela las reglas que entonces se aplicaban para determinar la carga que debían recibir los buques. Dice el informe que "a petición de las compañías marítimas de Europa sobre seguros fundada en 1834, fue necesario establecer reglas fijas que determinasen con claridad la cantidad de carga que pudie-

ra tomar cada buque, según su calidad y serviendo de base el legítimo puntal de cada uno. Fue preciso también establecer registros para conocer la edad de cada buque, calidad de sus materiales, las reparaciones que emprendieron y señalar las letras de confianza que merece cada embarcación para de este modo ponerla al alcance de la Compañía de Seguros y fletadoras, el verdadero estado de cada uno de los buques que surcan los mares."

En el documento que comentamos se menciona que "en el año 1828 se estableció el Registro Veritas de París, en 1834 el Lloyds de Londres, en 1857 el Registro Universal Americano (Taylor), en 1861 el Registro Marítimo de Burdeos y, finalmente, en 1864, el Registro Marítimo Italiano, pero la existencia de ellos sólo llegó a conocimeinto de nuestra Oficina de Reconocimientos en el año 1863, la que pidió entonces al Supremo Gobierno se dignase suscribirse a ellas para poder hacer dicha Junta un servicio más estricto, con conocimiento del estado de los buques que se fletaban para cargar guano por cuenta de la Nación".

Estas Sociedades de Clasificación fueron reconocidas por el Gobierno en diferentes fechas. El 1o. de Abril de 1863, el Lloyds de Londres y el Bureau Veritas de París; en 1865 el Registro Marítimo de Burdeos y en 1869 el Registro Italiano y el Universal Americano, "disponiendo en consecuencia que la Junta de Reconocimiento (de los buques) adoptase las líneas de calado en ellos establecido, con tal que el máximun de carga para ellos, correspondiese al del libre costado".

Explica el informe el modo en que cada una de estas Sociedades de Clasificación determina la línea de máxima carga. Así, menciona que el "Registro Lloyds de Londres ha determinado la carga para buques (no realzados) y construídos en Inglaterra y Colonias del modo siguiente. Todo buque de 15 a 22 pies de puntal que mida, cargará a 3 pulgadas por pié o sea la tercera parte del puntal a flote. De 22 pies 1 pulgada a 26 pies, a 3 1/4. De 26 pies 1 pulgada a 30 pies, a 3 1/2. De 30 pies 1 pulgada para arriba, a 4 pulgadas. Este sistema es el que ha servido de base para los demás registros marítimos, aunque difieren en la forma. En cuanto a los buques realzados, éstos deberán tener por línea de carga, lo que les resulte del legítimo puntal".

Agrega el informe de de la Haza, que debe tenerse presente "que todos los cálculos están formados siempre sobre pies ingleses y que el experto debe medir la escala de los calados, pues hay buques que los tienen en pies franceses o en metros y centímetros".

El 10 de Setiembre de 1873 se aprueba el Reglamento propuesto por la Junta de Reconocimiento del Callao, sobre las normas que deben aplicarse en la inspección de los cascos, a los efectos del seguro marítimo.

Una directiva de 6 de Octubre de 1877 firmada por el Presidente Prado al Ministro de Hacienda, formula varias recomendaciones que deben

ser observadas por la Junta de Reconocimiento del Callao y Gobernadores de las islas guaneras, sobre los embarques. Así, se menciona que "como por el artículo 9º de los contratos de fletamento de buques no podrán cargar más que un 33 o/o sobre el tonelaje de registro, U.S. lo ordenará así y prevendrá a dicha Junta que en el Certificado que remita al lugar en que el buque mida, cuando el 33 o/o que corresponda aumentarse conforme a lo estipulado en dichas contratas de fletamento".

En otras palabras, se estima como factor de estiba del fertilizante 1.33 o/o para la determinación de las toneladas efectivas o de peso que, por otra parte, se trata de toneladas largas o inglesas (1.016 kilos), medida impuesta por los británicos para la compra de productos primarios.

Otro informe del Capitán de Navío de la Haza, 15 de Octubre de 1878, menciona que con la experiencia de haber inspeccionado no menos de 6.000 buques con cargamentos de guano, ha verificado la frecuencia con que los armadores o Capitanes declaran un tonelaje de registro menor que el que realmente corresponde, a fin de abonar menores derechos de toneladas, faros, diques, practicaje, hospital, etc., y aquí se nota también "la diferencia en el exceso de carga, pues si a un buque de pino de 1.500 toneladas efectivas que puede cargar 2.100, se le pone en el registro solamente 1.000 toneladas, que con el 40 o/o de aumento debió cargar 1.400, aparecerá que ha llevado en exceso 700 toneladas, pero que el buque ha conducido en efecto lo que podía cargar quedando en buenas condiciones de navegabilidad".

Resulta difícil señalar con exactitud el total de guano exportado entre 1841 y 1879. Todas las informaciones oficiales difieren substancialmente de otros cálculos. A esta circunstancia se agrega los procedimientos empíricos para determinar los cargamentos particularmente en las primeras etapas de exportación, los embarques ilegales, las mermas y averías fraudulentas, todo consecuencia de la falta de una organización adecuada.

En este intento, tomando como fuente de información los "Anales de la Hacienda Pública", mencionamos que el tonelaje "efectivo" (T.E.) exportado en ese período, alcanzó los siguientes niveles:

De 1842 al 2 de Junio de 1855 ..... 1'929.211 TE

Cálculos oficiales de 1555 a 1870:

1855	390.119 TR
1856	212.842
1857	474.685
1858	259.890
1859	144.383
1860	349.138

1861	187.040
1862	277.253
1863	318.022
1864	287.695
1865	332.613
1866	351.048
1867	373.739
1868	396.278
1869	444.321
1870	524.944
	5'324.092 TR .. 7'080.976 TE

Exportaciones a Europa y Colonias
1870-1876 por el contrato Dreyfus:

1870	30.525 TE
1871	221.043
1872	399.029
1873	235.985
1874	403.830
1875	219.810
1876	488.285
1877	336.265
	2'334.772 TE .. 2'334.772 TE

Exportaciones entre 1876-1878 por el contrato con "The Peruvian Guano Co."	706.451 TE
Otras exportaciones a EE.UU., China, Cuba, Puerto Rico entre 1875-1878	69.498 TE
Total exportado	12'120.908 TE

En este prolongado período de exportación de guano, la capacidad de carga de los buques fue aumentando en forma sostenida en el curso de los años. En la década de 1840 podía estimarse como promedio en 400 toneladas, en la década de 1850 se llega a las 600 toneladas, a partir de 1860 alcanza a las 800 toneladas (en 1861 se exportó 187.040 toneladas en 229 buques), en la década de 1870 se supera las 1.000 toneladas, como ejemplo

mencionamos que al constituirse "The Peruvian Guano Co.", recibió de la "Société Générale" y del "Anglo Peruvian Bank", 79 cargamentos con 82.739 toneladas, lo que da un promedio de 1.047, y desde el 31 de Octubre de 1876 hasta el 31 de Diciembre de 1878, le fueron enviados 622 buques con 653.594 toneladas, lo que da un promedio de 1.050 por buque.

Si a lo largo de los 39 años de exportación de guano, estimamos en 800 toneladas el promedio de carga de los buques, el trasporte del fertilizante requirió más de 15.000 buques, no menos de 388 buques por año y no menos de 1 buque por día.

La completa libertad en que se deja a los consignatarios del guano para fletar buques que obviamente los buscan en sus propios países y el hecho de que a estos buques se les cobra un corretaje de fletamento de 2 1/2 o/o, no permitiéndose este cobro a los buques nacionales en aparente medida de protección, alienta a los brockers a evitar la contratación de buques peruanos. En esta forma todo el trasporte se realiza en buques británicos, franceses, belgas, americanos, holandeses, italianos, con ausencia total de buques nacionales que sólo por excepción se les encuentra en el tráfico asiático, en la etapa en que la "carga" de retorno son los coolíes.

La exportación del guano y del salitre requirió aproximadamente unos 20.000 buques. Puede apreciarse el significado de tal movilización en materia de construcciones navales, en el empleo y formación de la "gente de mar", en la promoción del comercio, en fletes y seguros, etc.

La exportación del guano y del salitre no significó radicación alguna de beneficios para la industria y trasporte marítimo nacional.

Es así como se pierde, por la falta de una política adecuada y en la medida de las posibilidades, la oportunidad de sentar las bases para la formación de una marina mercante y una industria naviera realmente peruanas.

LA CLASIFICACION Y MATRICULA DE LOS OFICIALES MERCANTES

En el Gobierno del Presidente Balta, con fecha 14 de Junio de 1872, se expide un interesante decreto por la imperiosa necesidad, como se menciona en el considerando del mismo, de reglamentar "el servicio de la Marina Mercante nacional, determinando los conocimientos especiales que respectivamente corresponden a los Capitanes Pilotos y Prácticos en los viajes de travesía y de cabotaje, para que en lo sucesivo queden garantidos los individuos e intereses embarcados en los buques que la componen".

Conforme a este decreto, los Oficiales mercantes quedan clasificados y matriculados en las siguientes categorías:

Capitán de Travesía
Capitán de Cabotaje
Primer Piloto
Segundo Piloto
Piloto Práctico
Patrón.

El mando de todo buque nacional de 300 o más toneladas de registro o destinado a otra navegación distinta a la de cabotaje, corresponde a un Capitán de Travesía. Si estos buques son dedicados al tráfico a la China, India o al Atlántico, deben llevar obligatoriamente un Primer y un Segundo Piloto y en el caso de que estén destinados "a la carrera del Pacífico" solamente un Segundo Piloto.

Para obtener la Patente de Capitán de Travesía se requiere, además de lo que prescriben otras leyes, conocer el idioma español; haber navegado por lo menos 7 años y de éstos por lo menos 2 en la clase de Primer Piloto en viajes al Atlántico o China. Además del examen de Primer Piloto que debe rendir "ante la Junta Facultativa de profesores de la Escuela Naval", debe saber y ser aprobado en los ramos siguientes: Geometría y Trigonometría, Geografía, Navegación por Círculo Máximo, teoría de los vientos y tormentas, maniobra teórica y práctica en los buques de vela y vapor y prácticas internacionales en la navegación; conocimiento de las principales leyes orgánicas del Perú y el Código de Comercio.

Los Capitanes de Travesía quedan obligados a entregar en la Secretaría de la Escuela Naval, al término de cada viaje, "su Diario de Navegación en el que debe consignar, cada 12 horas, la posición del buque, el estado del tiempo, dirección e intensidad del viento, alturas barométricas y termométricas y cuantas observaciones meteorológicas pudiesen ser útiles a ese establecimiento, no permitiéndoles las autoridades marítimas que continúen navegando, si carecen del certificado que demuestre haber llenado esta obligación".

La inscripción en la Matrícula de los Capitanes de Travesía de los buques mercantes nacionales, no exigía que fuesen peruanos de nacimiento o ciudadanos naturalizados, sólo se requería la aprobación del examen correspondiente. Este hecho que revela la falta de personal nacional, es la razón por la que los buques inscritos en el Registro del Callao, tenían Capitanes italianos, británicos, franceses y de otras nacionalidades.

El mando de un buque nacional dedicado al cabotaje, correspondía al Capitán de Cabotaje, que obligatoriamente debía llevar a bordo un Segundo Piloto. Se entendía como navegación de cabotaje desde Chiloé hasta Panamá.

Para obtener esta Patente se requería ser ciudadano peruano, haber navegado por lo menos 7 años, de los cuales 2 como Segundo Piloto; el conocimiento de las materias que corresponde a éste y el curso de Geografía; deberes de los Capitanes, práctica comercial, leyes orgánicas del país y un buen conocimiento del derrotero de la costa occidental sudamericana.

Para ser Primer Piloto se requería no menos de 18 años de edad y haber navegado 5 años seguidos, de los cuales 2 como Segundo Piloto. Además de los conocimientos correspondientes a dicha clase, saber describir y usar el Círculo de Reflexión, determinar la latitud por observación astronómica y la longitud por medio del cronómetro y por las distancias lunares; determinar la variación del compás y resolver sobre la carta, plana y esférica, los problemas de pilotaje que puedan presentarse.

Para ser admitido como Segundo Piloto, además de la edad mínima de 18 años con 4 de práctica de navegación, se exige el saber leer y escribir correctamente y el pleno conocimiento de los deberes que corresponden a su clase, tales como la recepción, estiva y despacho de la carga; arbolar y desarbolar un buque; laboreo de la maniobra; todas las faenas de la marinería; el reglamento de navegación; el uso de faroles y señales de niebla.

Además debe conocer Aritmética práctica con cálculo de decimales, sexagesimales y logaritmos; cuartear el compás y corregir rumbos por efectos de la variación, desvío y abatimiento; descripción y uso de las correderas común y de patente, sondalezas, sextante de reflexión y cronómetros; trabajo de estima y resolución de todos los problemas que se propongan; determinación de un elemento de Almanaque para un día y hora dados; la latitud por la altura meridiana de un astro; la longitud por el cronómetro; la variación del compás al orto y ocaso de Sol; la desviación de la aguja magnética por las atracciones locales; el punto de la nave por una o dos marcaciones; distancias sobre una carta plana; determinación de la hora de la pleamar en un puerto de establecimiento conocido; dar rumbos y medir distancias; realizar maniobras completas con el aparejo.

Para ser matriculado como Piloto Práctico se requiere ser ciudadano peruano y tener capacidad para contratar y la aprobación en el examen de Aritmética práctica; determinación de la latitud por la altura meridiana; problemas sobre el carteo y trazado de rumbos; trabajos de estima; conocimientos sobre correderas y sondas; deberes de los Capitanes con relación a las autoridades de puerto y Agentes; conocimiento de la costa; maniobra práctica y forma de recibir, estivar y entregar la carga.

Toda embarcación menor, hasta de 40 toneladas de registro, debe ser mandada por un Patrón. Para matricularse en esta clase se requiere la inscripción previa en el Registro Cívico de la Provincia y capacidad para contratar;

conocimiento sobre los diversos tipos de embarcaciones y de la costa del Tercio Naval en que va a cumplir sus actividades; práctica mercantil en las operaciones de aduana y de playa; movimiento de carga a bordo; operaciones aritméticas relacionadas con el ajuste de salarios, fletes, etc.

Se dispone que las Capitanías de Puerto no inscriban ningún personal que no cumpla con presentar los documentos comprobantes de haber sido examinado en la forma prescrita y de su identidad.

"Los individuos matriculados como Segundos Pilotos de Altura, que hayan obtenido este título, previo examen, se considerarán desde la fecha como Capitanes de Travesía; sin perjuicio de estar obligados a rendir nuevo examen cuando el gobierno lo estime oportuno".

Los expedientes para ser admitidos en la Matrícula, deben ser presentados al Ministro del Ramo, para que por éste se expidan las órdenes referentes a los exámenes y continuar el trámite en la forma establecida por el decreto de 4 de Agosto de 1840.

LA EXPORTACION DEL SALITRE Y LA POLITICA DE NACIONALIZACION

Como se menciona en un Capítulo anterior, hasta el año 1868 mantuvo su vigencia el sistema de adjudicación gratuita de los terrenos salitreros de Tarapacá, sin importar la nacionalidad de las personas o capitales comprometidos, mediante un simple trámite ante el Gobernador o Juez de Paz del Distrito. El 30 de Noviembre de ese año, en el Gobierno de Balta, se pone término a tan funesto sistema prohibiéndose "la adjudicación de estacas de salitre en la Provincia de Tarapacá", a la vez que se grava la exportación del producto con un derecho de 4 centavos de sol por quintal. En la misma fecha otro decreto declara a Pisagua como Puerto Mayor señalando la jurisdicción del mismo desde el límite que corresponde con el de Arica, hasta la Punta de Mejillones.

Esta reacción se produce cuando el rendimiento del guano se encuentra prácticamente comprometido y la urgencia de encontrar nuevos recursos para el erario cuando el salitre adquiere una alta cotización como fertilizante competitivo del guano, el aumento en su demanda a consecuencia de los preparativos y la guerra misma franco-prusiana de 1870, a lo que se agrega el terremoto del 13 de Agosto de 1868 que destruye los muelles de Iquique, las embarcaciones de puerto, los almacenes e instalaciones para la elaboración del producto.

En la legislatura de 1870 el Ministro de Hacienda Nicolás de Piérola, al referirse a las concesiones de terrenos en Tarapacá, expresa que "por un error de todas veras deplorable, las inagotables formaciones de caliche, que es la materia destinada al beneficio, han sido tratadas como las minas, concediéndose amparos de ellas a cada persona o familia que los ha solicitado, en extensiones inmensas y muy superiores ciertamente a lo que podían por ellas ser trabajado".

Este olvido oficial del salitre dio lugar a que los capitales británicos radicados en Chile incursionaran en Tarapacá y que en una fecha tan distante como 1855 ya controlaran el 55 o/o de la producción, razón por la que muchas de las transacciones se realizaran en Valparaíso apareciendo en Europa el salitre como producto chileno.

El 18 de Enero de 1873 el Congreso dispone el "estanco" del salitre, autorizando al Poder Ejecutivo cumplir los arreglos necesarios para este fin. Se dispone la compra al contado al precio de 2 soles 40 centavos el quintal de salitre puesto al costado de las lanchas en Iquique o en cualquiera de los puertos o caletas habilitadas en la Provincia de Tarapacá. Se reitera la prohibición en la adjudicación de terrenos salitreros, la exportación de tierra (caliche) de la que se extrae el producto y la exportación del mismo no adquirido al Estado.

En uso de la autorización mencionada, el Gobierno decreta el 12 de Julio de 1873 que el estanco se iniciaría el 1º de Setiembre y que desde esa fecha la administración abonaría 2 soles 40 centavos por quintal neto de salitre de 95 o/o de ley, ensacado y puesto al costado de la lancha en Iquique, Pisagua, Mejillones, Junín, Patillos y Molle, reduciendo el precio fijado en proporción a la ley del producto que en ningún caso debe ser menor de 90 o/o. Este decreto déja en libertad a los productores de salitre que no deseen venderlo al Fisco a permitirles la exportación abonando 15 centavos por quintal, medida que obviamente dificulta la creación del estanco.

En esta situación el Congreso emite la ley del 28 de Mayo de 1875, autorizando al Poder Ejecutivo a adquirir los terrenos y establecimientos salitreros, a la vez que se autoriza a celebrar contratos para la elaboración y venta del producto, y en tanto pueda el Ejecutivo dar cumplimiento a lo anterior, se le faculta a establecer un impuesto en escala variable, no menor de 15 centavos ni mayor de 60 centavos de sol por quintal, a juicio del Poder Ejecutivo.

Para la administración de las salitreras, consignación y venta del producto, recaudación de los derechos de exportación, pago de certificados, aplicación del rendimiento, etc., el Gobierno celebra un contrato con un grupo asociado de Bancos locales, posteriormente trasferido al Banco "La Providencia" que constituye la "Compañía Salitrera del Perú"

Hasta el 7 de Junio de 1876, el Gobierno adquirió un total de 27 oficinas de los establecimientos salitreros por un valor de 12 millones de soles y una producción de 1'512.000 quintales por año. Al 15 de Julio de 1878 se habían adquirido 161 oficinas de Máquinas y Paradas con una capacidad de producción de 20 millones de quintales.

El 8 de Julio de 1876 el Congreso eleva nuevamente el impuesto de exportación a 1 sol 20 centavos por quintal y en mayo de 1878 se decreta un plazo improrrogable de 40 días "para que los dueños de terrenos y establecimientos salitreros de la Provincia de Tarapacá, que aún no hubiesen hecho ofertas de venta y quieran venderlas al Estado, hagan sus propuestas durante dicho plazo, que se vencerá el 2 de Julio próximo. . ." El mismo decreto menciona que desde el 15 de Agosto, el quintal de nitrato de soda que se exporte por los productores libres, abonarán como derechos de exportación 3 soles por quintal, quedando sujeta esta medida a la aprobación del Congreso.

A partir de 1863 la exportación de salitre adquiere un ritmo creciente. Las estadísticas de la época nos muestran el siguiente cuadro:

1863	1'540.963 qq.	77.048 tons.
1864	2'054.149	102.767
1865	2'441.553	122.076
1866	2'187.680	109.384
1867	2'550.327	127.516
1868	1'906.503	95.325
1869	2'507.056	125.352
1870	2'943.413	147.170
1871	3'602.906	180.145
1872	4'420.767	221.038
1873	6'263.767	313.188
1874	5'595.314	279.765
1875	7'229.507	361.475
1876	7'010.000	350.500
1877	4'407.000	220.350
1878	5'500.000	275.450
1879	1'440.294	72.015 Enero/Junio

En 1876 el tipo medio de flete a Europa era de 2 libras 3 chelines por tonelada, en 1877 de 2 libras 10 chelines y en 1878 de 2 libras. En esos mismos años el promedio de carga por buque fue de 853 tonelada en 1876, de 1.012 en 1877 y de 1.019 en 1878.

El tráfico de salitre fue exclusivamente velero. Esto se explica por la naturaleza de la carga con costos de operación y fletes bajos, sin tiempos precisos de llegada ni peligro de deterioro de la carga, lo que igualmente ocu-

rre con los embarques de retorno, por lo usual carbón que se distribuye en los depósitos a lo largo del litoral de Perú y Chile como combustible de los vapores. La modalidad del trasporte velero subsistió hasta bien entrado este siglo con los "nitrato clipers".

Una de las características de este tráfico, es la ausencia de buques peruanos. En términos generales, 9 de cada 10 buques llevan bandera británica. (12).

En los 17 años que trascurren entre 1863 y 1879, el total exportado llegó a 3'180.564 toneladas que requirieron 3.533 trasportes. Puede apreciarse lo que significó esta movilización de cargas en la industria naval de los países europeos, Gran Bretaña en primer término y luego Francia y Alemania donde surgen empresas navieras exclusivamente dedicadas al trasporte del nitrato.

LOS DERROTEROS DE LA COSTA DEL PERU

En el año 1863 el Capitán de Navío Aurelio García y García publica un excelente "Derrotero de la Costa del Perú", obra que traducida al francés e inglés, constituyó en su época la mejor contribución al conocimiento del litoral y de las condiciones de navegación a lo largo de nuestras costas.

La primera parte del Derrotero, luego de señalar los límites entre los paralelos 3º 23' 50" y 21º 28' de latitud sur, que corresponden a los ríos Tumbes y Loa, en los límites norte y sur respectivamente, se refiere al régimen de los vientos, en particular el "terral" y "virazón", su dirección e intensidad en los diversos meses del año y latitudes de la costa, información que obviamente era de gran importancia para la navegación a la vela.

Se ocupa luego de las calmas, neblinas, relente, mareas, corrientes, temperaturas, variación magnética y derrotas, distinguiendo los viajes de "subida" y de "bajada", según se navegue al sur o al norte, describiendo con particular detalle la forma en que debe conducirse un buque de Paita al Callao y de este puerto a Arica para el mejor aprovechamiento de vientos y corrientes en diversas épocas del año.

Se advierte en el Derrotero que los rumbos a que hace referencia son magnéticos, las distancias se expresan en millas náuticas de 60 por grado de latitud y que las medidas son inglesas (cables, brazas, pies) y que las longitudes "son todas arregladas al meridiano de Greenwich".

Al tratar de los movimientos sísmicos, describe los catastróficos efectos del ocurrido el 28 de Octubre de 1746 en que después de que cayeron muchos edificios, templos y casas en la Capital y en el Callao, "la mar se retiró de su lecho ordinario en la tranquila bahía del Callao e hinchando luego con

extraordinaria rapidez viniendo del N.O. se desbordó sobre la población situada entonces más hacia La Punta, sepultándola por completo y arrebatando en su destructora invasión las vidas de sus moradores y las fábricas de todo género, hasta una distancia de media milla al interior", agrega en esta descripción, que "los sobrevivientes sólo llegaron a treinta, pereciendo según los cálculos prudenciales hasta cinco mil".

Sobre el terremoto y maremoto de 13 de Agosto de 1868, cuyo epicentro fue Arica, menciona que los buques fondeados en la bahía "se sintieron arrojados sobre la playa después de arrastrar sus anclas o romper las amarras, siendo juguete de las corrientes y revezas que bajo el más apacible aspecto consumaban estos fenómenos, notándose sólo por momentos en la superficie del mar una agitación semejante a la que produce el agua en ebullición. Algunos buques penetraron hasta 500 yardas al interior, perdiéndose todos por completo. Se encuentran en este número la corbeta de guerra nacional AMERICA, el vapor de guerra de los Estados Unidos WATEREE, el trasporte de la misma nación FREDONIA, el bergantín francés DONREGALON, la barca británica CHAÑARAL, la Centro Americana ROSA RIVERA y todas las embarcaciones menores del tráfico en el puerto".

En Iquique la destrucción alcanzó a los muelles, embarcaciones, las instalaciones para la elaboración del salitre y almacenes. Los efectos del fenómeno afectaron el litoral hasta Pacasmayo.

La segunda parte del Derrotero de García y García comprende la descripción de la costa desde la quebrada del río Loa, en la frontera con Bolivia, hasta la bahía y río Tumbes en el límite con Ecuador. En la descripción de los puertos y caletas se incluye información sobre los recursos que pueden obtenerse y demás datos de interés para la gente de mar.

El Derrotero incluye una Tabla, con orden alfabético, de la "posición de los lugares más notables de la costa del Perú, según su latitud y longitud", haciendo notar que dicha Tabla ha sido preparada con arreglo a las observaciones practicadas por Humboldt, Fitz Roy, Ribero, Smith y Daltan.

Como Apéndice de la obra se encuentra el "Reglamento para evitar colisiones en la mar", aprobado por decreto de 20 de Abril de 1863.

En 1906 el historiador y Piloto Rosendo Melo publica su "Derrotero de la Costa del Perú", con nuevas ediciones ampliadas en 1909 y 1913.

Además de la información usual sobre vientos, calmas, corrientes, mareas, neblinas, clima, lluvias, etc., el Derrotero constituye una Guía Marítimo-Comercial, con datos sobre comercio, prescripciones aduaneras, producciones nacionales, relación de los depósitos de guano con indicación de su situación geográfica, etc.

Bajo el título de "puntos marcables", el Derrotero trata con particular detalle de los puertos y caletas, clases de fondo, ríos y caudal de los mismos. También incluye una Tabla con las coordenadas geográficas de los puntos más conspicuos del litoral.

La labor de investigación de Rosendo Melo fue bastante extensa. Entre sus principales obras cabe citar "El Callao: Monografía Histórica-Geográfica", publicada en 1899; la "Historia de la Marina del Perú"; el "Derrotero de la Costa del Perú" y la "Hidrografía del Perú" este último publicado en 1913.

En 1918 el Capitán de Fragata Germán Stiglich publica su "Derrotero de la Costa del Perú" en el que, además de la descripción del litoral, incluye información histórica de apreciable valor.

Stiglich señala en el Prólogo de su obra que "como el Callao viene a ser el principal puerto del Perú y como casi todas las naves procedentes del extranjero se dirigen directamente al Callao pasando por alto la contemplación de nuestro litoral, hemos juzgado que quizá para el cabotaje como para los fines de esta obra, es más práctico y útil proceder a dos descripciones de la costa: del Callao al Sur y otra del Callao al Norte".

Bajo el título de "Apuntes Geográficos", el Derrotero contiene apreciaciones sobre orografía de la costa, límites, zonas y climatología, las pampas y lomas costeras, terremotos y temblores, física del mar territorial, lluvias, vientos predominantes, la navegación a vapor y a la vela, pesquería, guano, etc.

Una de las características de este Derrotero es la denominación correcta de los nombres peruanos a lo largo del litoral y que en el relevamiento de la costa por Fitz Roy en 1836, fue saturado de nombres ingleses.

Otras importantes obras del Capitán de Fragata Germán Stiglich se encuentran en su "Diccionario Geográfico del Perú", su "Geografía Comentada del Perú", además de muchos trabajos técnicos profesionales.

LA CLASIFICACION DE LOS PUERTOS CONFORME A LA LEY DE 1874

A lo largo de la República son muchas las disposiciones que se dictan para la clasificación de los puertos, no sólo en los Reglamentos de Comercio, sino también por resoluciones específicas motivadas por razones de orden económico y también de orden político.

La ley de 2 de Diciembre de 1874 sobre una nueva clasificación de los puertos mayores, menores y caletas, responde al criterio de extender el comercio con cuantas franquicias sean posibles, compatibles con el interés de los consumidores y en cierta medida del Estado, aunque olvidando otros aspectos que también son de interés nacional, como es el caso de la Marina Mercante.

Por la ley se extiende el comercio marítimo prácticamente a todos los lugares de la costa suceptibles de ser utilizados por este medio.

Se declaran como Puertos Mayores al Callao, Arica, Islay, Iquique, Pisagua, Paita, Pacasmayo, Eten, Pimentel, Salaverry (abierto en 1870 en el lugar denominado Garita de Moche), Chimbote, Pisco y Mollendo, éste último sólo "habilitado de puerto mayor hasta que se una la vía férrea de Arequipa a Islay."

Se califican de Puertos Menores los de Tumbes, Sechura, San José, Chérrepe, Malabrigo, Huanchaco, Guañape, Santa, San Bartolomé de Chao, Samanco, Casma, Supe, Huarmey, Huacho, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Atico, Quilca, Ilo, Morro de Sama, Junín, Mejillones, Punta Colorada, Molle, Chucumata, Patillos y Mollendo "luego que el ferrocarril de Arequipa se prolongue hasta Islay."

Por esta nueva clasificación sólo quedan como Caletas habilitadas Cocotea, Nazca, Salinillas, Caucato y Santiago de Cao.

En la Hoya Amazónica, conforme al Presupuesto bienal 1873-1874, figuran como puertos fluviales San Antonio e Iquitos sobre el río Amazonas y Yurimaguas en el río Huallaga.

La ley de 1874 dispone que el Poder Ejecutivo establezca en los Puertos Menores, Tenencias de Administración o simplemente Resguardos según corresponda a la importancia de la localidad, conveniencia del comercio y cautela de los intereses fiscales.

El Poder Ejecutivo queda facultado a suprimir los Puertos Menores o designar otros nuevos, conforme a la evaluación del tráfico o necesidades del servicio público. Es por esta autorización que en los años 1875 y 1876 se abre al comercio de cabotaje y exportación las Caletas de Noel, Talara y Zorritos en el Departamento de Piura y la Caleta de Caballas al norte de Nazca.

EL PRIMER VAPOR PETROLERO EN LA REPUBLICA: EL "MANCORA"

A la llegada de los españoles a la zona norte, lo que hoy conocemos como Santa Elena y el río Chira, donde se encontraban los afloramientos de pe-

tróleo que el Padre José de Acosta (1538-1600) describe en su "Historia Natural de las Indias" como "manantiales de brea que en el Perú llaman copé", se abre un nuevo mercado para su utilización en el calafateo de los cascos y embreado de jarcias y aparejos de las embarcaciones de la Metrópoli. (13)

Las primeras Ordenanzas de Minas especiales durante la Colonia, fueron promulgadas en 1574 y 1683, perfeccionadas más tarde en 1786 a base de la mayor experiencia que al respecto se tenía en Nueva España.

Las minas de brea fueron declaradas de propiedad de la Corona, bajo la denominación de "pozos del Rey."

A partir del Siglo XVIII la explotación del petróleo se efectúa mediante contratos de arrendamiento, debiendo abonarse un canon anual de conducción y una regalía en productos, sin tener en cuenta el costo de la explotación, que llegaba al 20 o/o, denominado el "quinto real" en beneficio de la Real Hacienda. Además del quinto se cobraba el 1 1/2 o/o de "cobos" (para el ensayador), en su origen concedido por el Emperador Carlos V al Comendador D. Francisco de los Cobos, de quién tomó ese nombre.

A la decadencia minera, el "quinto" fue rebajado a la mitad tomando el nombre de "diezmo" (décimo).

En 1709 la Corona arrienda a Mateo de Urdapileta y Mateo González de Sanjinés "todos los ojos de copé o brea blanda que hay descubiertos o los que en adelante se descubra desde los cerros de Cucuz y cerro Prieto que corren desde el pueblo y río de Amotape, hasta el pueblo de Tumbes, y de longitud desde las orillas del mar, 30 leguas de tierra adentro", por el canon anual de 180 pesos de a 8 reales.

Con el advenimiento de la República, todos los bienes de la Corona pasaron a ser propiedad fiscal y por ley promulgada en Marzo de 1825, se autoriza la venta de toda clase de bienes del Estado para el pago de la deuda pública originada por la guerra de independencia. En esta forma, el 22 de Setiembre de 1826 se adjudica a José Antonio de la Quintana "la mina de brea sita en cerro Prieto, en el Departamento de La Libertad, conocida como la mina de Amotape, perteneciente al Estado", por la suma de 4.964 pesos. Este es el punto de partida de la controvertida historia de la Brea y Pariñas. (14).

En la década de 1850 no era solamente la brea el único "jugo de la tierra", tal como se le denominaba en las Ordenanzas de Minería, lo que concitaba el interés de los hombres. Las posibilidades del petróleo comenzaron a producir una verdadera revolución industrial y el kerosene, uno de sus productos livianos, comenzó a tener aplicación en el alumbrado y calefacción.

En el año 1859 se abre una nueva era para el petróleo al aplicarse la técnica de los pozos tubulares realizada por Edwin Drake en Pennsylvania. Es-

ta modalidad fue utilizada por primera vez en nuestro país en la zona de Zorritos, por el ingeniero Alejandro Prentice en 1863. Hasta entonces los viejos sistemas consistían en abrir zanjas profundas o pozos de gran diámetro hasta alcanzar la veta de petróleo.

La zona de Zorritos era explotada por D. Diego de la Lama y A. Rudens, en sociedad con el Estado. La familia Lama era propietaria desde 1830 del suelo y subsuelo de la zona, o sea la mina de Amotape y la hacienda Máncora.

En la década de 1860 llega al país el ciudadano americano E.P. Larkin, experto en la creciente industria petrolera en su país, y toma en arrendamiento la zona de Zorritos y forma la "Peruvian Petroleum Co." donde invirte apreciable cantidad de dinero en mano de obra y equipos, logrando una producción de 480 barriles por día. Larkin deja el país en 1869 y sus sucesores continuán la empresa aunque no con la decisión y capacidad de su fundador.

Un decreto de 15 de Diciembre de 1869, autoriza a D. Henry C. Smith a establecer "la fábrica de refinar petróleo en el Distrito de Tumbes, sujetándose en el ejercicio de dicha industria, a las prescripciones de la leyes y de los reglamentos de policía vigentes, o que en lo sucesivo se dictaren por el Gobierno".

Por esta época ya se registra movimiento de buques de la zona norte al Callao, trasportando petróleo y kerosene. Para los años 1873 y 1874 ubicamos los siguientes buques. El pailebote ENCHANTRESS de 126 toneladas, su Capitán P. Paul, 25 días de viaje desde Tumbes, con cargamento de kerosene, consignado a B. Grace y Co. La goleta ZORZAL nicaragüense, 109 toneladas y la goleta nacional TUCILLAL de 162 toneladas, trasportando petróleo a la misma firma Grace. La goleta peruana ROSINA de 192 toneladas, con un cargamento de kerosene consignado a O'Connor.

El 28 de Abril de 1873 se reemplazan las viejas Ordenanzas de la Colonia y se instaura un régimen especial para la explotación del petróleo, siendo esta ley de orden territorial por señalar la obligada división en pertenencias. Esta ley fue complementada por otra de Enero de 1877, de orden tributario, señalando un impuesto semestral por pertenencia.

Estas leyes tuvieron vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1900 en que se expide el primer Código de Minería que determina cuales son las propiedades mineras, sentando el principio de que la propiedad de las mismas es independiente del terreno o fundo superficial.

Para alentar la explotación petrolera, las resoluciones de 7, 9 y 22 de Noviembre de 1878, disponen la apertura de Talara y Zorritos.

El curso de los acontecimientos desvía la atención del país y la agresión de 1879 paraliza la actividad petrolera.

En 1883 se constituye la "Compañía Peruana de Refinar Petróleo" con el propósito de obtener kerosene explotando los mismos terrenos e instalaciones que ocupara en Zorritos la "Peruvian Petroleum Co."

La nueva empresa construyó una pequeña refinería, probablemente la primera establecida en Sud América, cerca de Bebedero, a orillas del río Tumbes, cuya ubicación puede encontrarse en el mapa del Perú de Antonio Raimondi. Esta empresa fue obra de Henry C. Smith.

El petróleo de Zorritos era trasportado a la refinería en un pequeño vapor a ruedas, de 50 toneladas de registro, llamado MANCORA y que operó durante 7 años, hasta su naufragio en los bajos de Cucaracha (15). Este es el primer buque a vapor en la República, destinado al trasporte de petróleo.

La refinería de Smith llegó a tratar más de 6.000 toneladas de petróleo y vendía el kerosene en barriles de madera, fue reinstalada en Zorritos, pasando a manos de Faustino Piaggio que, a comienzos de este siglo, operaba el buque tanque TUSILLAL.

LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN EL SEGUNDO PERIODO DE INTRODUCCION DE COLONOS CHINOS. (1860-1874)

Los decretos de 5 de Marzo y 15 de Octubre de 1856 por los que se prohibe la internación de asiáticos en el país, sólo tuvieron cabal cumplimiento en 1857.

A partir de 1860 se reanuda este tráfico por los permisos especiales otorgados por el Gobierno a ciertos agricultores en fuerza de las necesidades del campo, hasta que por resolución de 29 de Enero de 1861 "se permite por última vez el desembarco de los ochocientos colonos a que se contrae el recurrente, con la calidad de que éstos sean reconocidos por la Junta de Sanidad del Callao", agregando el decreto que queda "prohibida absolutamente en adelante la internación de asiáticos por medio de contratas, y previniéndose que a los que con infracción de este decreto sean contratados y traidos al Perú se les hará regresar al lugar de donde vinieron, a costa de los especuladores, a quienes se someterá a juicio, para que sean castigados con arreglo a las leyes."

Apenas trascurre mes y medio del decreto anterior, cuando el Congreso emite la ley de 14 de Marzo de 1861, en que nuevamente se permite la introducción de colonos asiáticos "destinados al cultivo de los fundos rústi-

cos en las costas del Perú, a las artes útiles y al servicio doméstico, con tal que ellos sean contratados directamente por los patrones que los ocupen, o sus apoderados, en los puertos de su procedencia, o en el Perú a su ingreso."

La ley previene que "los buques que conduzcan asiáticos, no podrán embarcar en ellos más número de colonos que uno por tonelada de registro, bajo la pena de 500 pesos de multa por cada uno de los que excedan."

Se menciona que "los contratos que se celebren en el extranjero, tendrán efecto siempre que no se opongan a las leyes de la República, quedando prohibido el traspaso de dichos contratos sin el consentimiento del colono contratado."

En esta forma, entre 1860 y 1874 se registra el segundo período de inmigración china y en estos quince años arriban a puertos nacionales, en su casi totalidad al Callao, 207 buques con colonos, mostrándose en los Cuadros que siguen, este movimiento año por año, en una información en la que se consigna el nombre y bandera del buque, su fecha de llegada, el tipo de tonelaje de registro, el nombre del Capitán, los días de navegación desde su salida del puerto de Macao, el número de colonos embarcados, el de los fallecidos en viaje y el de los llegados y, finalmente, los consignatarios del buque y de la "carga" que en buena cuenta son los empresarios de este tráfico humano.

Toda esta información, en gran parte inédita, es de obvio interés para los historiadores de nuestra evolución social, particularmente por el hecho de que la ausencia de datos concretos desde el punto de vista nacional, supone cálculos que varían considerablemente sobre el número de colonos chinos llegados al país en el Siglo XIX.

Retrocediendo hasta el año 1849, el número de coolies desembarcados en el Callao y otros puertos en los 25 años de esta inmigración (1849-1874) arroja las siguientes cifras:

1849 - 1854	4.816	
1855	2.355	
1856	4.220	
1857	278	
1858	...	No hubo inmigración.
1859	...	id.
1860	1.092	
1861	2.116	
1862	1.691	
1863	1.620	
1864	6.562	
1865	5.943	

1866	6.725
1867	3.360
1868	4.307
1869	2.861
1870	7.544
1871	11.812
1872	13,026
1873	6.571
1874	3.827
Total	90.726

Conforme a los Cuadros que se presentan, la nacionalidad de los buques "chineros" participantes en este tráfico, es la siguiente:

Naves peruanas	77
Naves italianas	33
Naves francesas	32
Naves salvadoreñas	23
Naves portuguesas	16
Naves españolas	4
Naves norteamericanas	4
Naves holandesas	3
Naves británicas	3
Naves rusas	2
Naves hamburguesas	2
Naves austriacas	2
Naves irlandesas	1
Naves bremenses	1
Naves chilenas	1
Naves no identificadas	3
Total	207

La relación anterior no refleja la verdadera realidad en cuanto a la participación de los buques por nacionalidades por el frecuente cambio de bandera, en particular los de propiedad italiana. Se citan los siguientes casos.

La fragata PROVIDENZA toma los nombres de PROVIDENCIA y NUEVA PROVIDENCIA y realiza viajes con bandera italiana, peruana y salvadoreña.

La fragata CAMILO CAVOUR opera con bandera italiana, salvadoreña y peruana.

La fragata UNCOWAH emplea bandera italiana y peruana.

La fragata CALLAO realiza viajes con bandera salvadoreña y peruana y lo mismo ocurre con las fragatas LOLA y CLOTILDE.

La fragata THEREZA emplea bandera italiana y peruana.

La fragata FRAY BENTOS opera con bandera italiana, peruana, salvadoreña y hamburguesa.

La fragata AGUSTINHA emplea bandera española o peruana.

La fragata WEST WARD HO utiliza bandera americana y peruana.

En este tráfago, la bandera de la República de El Salvador resulta una "bandera de conveniencia" y en alguna medida ocurre lo mismo con varios buques que operando con bandera nacional son propiedad extranjera. En estas condiciones resulta aventurado referirse a una flota mercante nacional cuyo tonelaje aparece ficticiamente aumentado. Este uso irregular de la bandera peruana se extiende igualmente al tráfico de coolíes a la Habana, como es el caso de las naves AMERICA, MACAO y AURORA, operadas por las firmas italianas Figari e Hijo y Canevaro y Co.

Uno de los aspectos menos conocidos de este tráfico es el que se refiere a los amotinamientos, incendios, naufragios, recaladas forzosas y aun el hecho de buques que desaparecen sin más noticia de ellos.

Entre estos sucesos los que más destacan por su magnitud o sus implicancias internacionales, se encuentran los siguientes: (16)

En 1850 se produce un motín en la fragata francesa ALBERT, con la muerte del Capitán y Oficiales, regresando el buque a China. El mismo año la barca francesa CHILE regresa a la China por el mal estado del casco. En la fragata británica LADY MONTAGUE se produce un motín con numerosos muertos.

En 1851 ocurre un amotinamiento en la fragata británica VICTORY con la muerte del Capitán y Oficiales y regreso del buque al Mar de la China.

En 1852 la fragata peruana BEATRIX (propiedad británica) naufraga en Singapore.

En 1853 se sublevan los colonos en la fragata peruana ROSA ELIAS, dando muerte al Capitán y Oficiales.

En 1854 la fragata peruana GRIMANEZA naufraga en los arrecifes Brompton con 600 colonos a bordo.

En 1857 se produce un motín en la fragata peruana ISABEL QUINTANA con numerosos muertos. Igual ocurre con la fragata americana WEST WARD HO con 47 muertos a bordo.

En 1861 la fragata francesa VILLE D'ARGEN sufre una varadura y regresa a Hong Kong donde su Capitán es detenido y acusado de tráfico ilícito de coolíes.

En 1865 la fragata italiana DEA DEL MAR que embarcó 506 colonos en Macao, es obligada a recalar en Tahití donde desembarca parte del pasaje, arribando al Callao con 268 chinos.

En 1866 la fragata italiana NAPOLEON CANEVARO, con destino a La Habana, es incendiada por los colonos. El mismo año la fragata francesa EUGENE ADELE es capturada por los colonos dando muerte al Capitán y Oficiales, regresando a la China.

En 1868 la fragata italiana THEREZA, despachada de Macao con 293 colonos, regresa a puerto a los 62 días de su zarpe al haberse sublevado los coolíes que victimaron a los Pilotos y algunos marineros, obligando al Capitán a regresar a China. Ese mismo año en la barca nacional CAYALTI, en viaje del Callao a Pacasmayo con 40 colonos, se sublevan éstos matando al Capitán y obligan a los Pilotos a regresar el buque a Asia, recalando en Hakodate.

En 1870 la fragata belga FREDERICK en viaje al Callao, es incendiada por los colonos. El mismo año la fragata italiana UNCOWAH corre la misma suerte. En la fragata francesa NOUVELLE PENELOPE con 310 coolíes, se registra un motín a bordo con la muerte del Capitán y Oficiales, regresando el buque a China.

En 1871 la fragata peruana DOLORES UGARTE con bandera salvadoreña, es incendiada en viaje.

Por esta época, en fecha no precisada, la barca nacional ZOILA zarpa del Callao, con destino a Macao, sin tenerse más noticias de la misma, presumiéndose su naufragio.

En Mayo de 1872 el Cónsul peruano en Macao, J. de la Torre Bueno, expide un Pasaporte o Licencia de Bandera a la barca MARIA LUZ de 370 T.R., ateniéndose a las disposiciones de la ley del 18 de Enero de 1868, por un período de 8 meses (18 de Mayo a 18 de Diciembre de 1872). Se señala como propietarios del buque a los peruanos Alejandro Sauri y Ricardo Herrera, éste último como Capitán. En viaje al Callao con 225 chinos a bordo, llega a Yokohama en arribada forzosa, donde el Cónsul británico denuncia el secuestro y maltrato de chinos. Este incidente, en que el Gobierno hace un inusitado despliegue diplomático en defensa del buque "chinero", toma caracteres de escándalo, interviniendo la Junta Consular formada por los representantes de Dinamarca, Portugal, Holanda, Italia, Alemania, Estados Unidos y Gran Bretaña, situación que finaliza con el arbitraje a cargo del Zar de Rusia cuyo fallo, 29 de Mayo de 1875, declara que "El Gobierno del Japón no es responsable de las consecuencias que se produjeron con ocasión de la permanencia del buque peruano MARIA LUZ en el puerto de Kanagawa". Por esta decisión, los coolíes fueron repatriados y el buque rematado para

cubrir los gastos de su permanencia en puerto. Como Agentes o Consignatarios de la barca MARIA LUZ actuaba la firma Canevaro y Co.

El 27 de Diciembre de 1873, el Gobierno de Portugal presionado por la Gran Bretaña, Estados Unidos y China, decreta la prohibición de la emigración de coolíes bajo el sistema de "contratos" en el plazo de 3 meses, esto es, a partir del 27 de Marzo de 1874.

Otros decretos del mismo Gobierno de fechas 2 y 9 de Enero de 1874, reglamentan las condiciones a que deben sujetarse los buques para el trasporte de "pasajeros". En esta forma se cierra el tráfico de coolíes a nuestro país, con una modalidad que tenía mucho de tráfico negrero.

El 2 de Julio de 1874 llega al Callao la fragata LOLA con el último embarco de trabajadores chinos, finalizando esta etapa de actividad naviera en la que los buques peruanos tuvieron apreciable participación.

Los descendientes de los colonos chinos, de incansable laboriosidad y habilidad mercantil, asimilados a los hábitos y costumbres del país, se encuentran definitivamente integrados a la agricultura, comercio, industria y actividad profesional liberal.

Al finalizar este tráfico, desaparecen de nuestras costas aquellos buques que, usando bandera nacional, son propiedad foránea, italianos, portugueses, franceses, etc.

En Abril de 1875 el Poder Ejecutivo envía al Congreso un proyecto de ley en el sentido de promover el establecimiento de una línea directa de vapores al Asia mediante una subvención y franquicias de puerto, para facilitar "una inmigración libre, económica y abundante del Continente asiático", pretendiéndose superar el inicuo sistema de "contratos" que caracterizó este tráfico en el cuarto de siglo anterior. Este proyecto del Ejecutivo fue desechado por el Congreso por razón de la crisis fiscal.

CONTRATA.

"MAHELA."

CONVENIO celebrado en MACAO, China, hoy dia 5 de Enero del año de Nuestro Señor de 1870 entre C. A. del RIO, agente de los Sres. RIO y Ca., por una parte; y por la otra Hou hup natural del distrito de Fo Shuen en China, edad de 29 años y de oficio coli.

1.°—CONSTE, solemnemente por el presente contrato que yo Hou hup libre y espontaneamente declaro haber convenido con el Sor. D. C. A. del RIO, en embarcarme en el Buque que se me designe con el objeto de trasladarme al PERU, obligándome desde mi llegada á ponerme a las ordenes de los espresados Señores; y para llenar tal objeto, entraré á servir en clase de cultivador, hortelano, pastor, criado ó trabajador en general, por espacio de ocho años, contados desde el dia en que entre á servir; y durante tal periodo araré los campos, desmontaré terrenos, cuidaré ganados, atenderé á las huertas, y en suma haré cualquiera otra clase de trabajos, cuando para ello me requerido legalmente, obligándome con aquellos conocimientos de mecanico y artesano que pudiera poseer. Menos en el trabajo de las Islas Huaneras.

2.°—CONSTE, que convengo de mi voluntad, que el mencionado periodo de ocho años, comenzará á contarse desde el dia que entre á servir como se ha dicho, y que tengo perfectamente entendido; que la palabra *mes* se tomará, y se toma como significado de un mes del calendario y que la palabra *año* se tomará y se toma como significado de doce de dichos meses.

3.°—CONSTE, que concluido el dicho periodo de ocho años me será libre el disponer de mi trabajo, no pudiendo cualquiera deuda que haya contraido servir de pretesto para prolongar el tiempo de mi compromiso, debiendo tales deudas ser reclamadas segun las leyes del pais.

4.°—CONSTE, que no dispongo los beneficios que las leyes del pais me concedan.

5.°—CONSTE, que durante el referido periodo de ocho años no trabajaré para mi, ni para ninguna otra persona, sino solo en beneficio de dichos Sres. RIO y Ca. ó á quien hubiesen traspasado este Contrato, y que no me ausentaré de la casa de mis amos sin permiso por escrito.

6.°—CONSTE, que de mi salario convengo se me descuente un peso fuerte ó su equivalente en moneda del pais todos los meses, del salario que hemos convenido recibir por mi trabajo hasta el reembolso total de la suma de ocho pesos que confieso haber recibido ya del Sor. D. C. A. del RIO como por via de préstamo adelantado sobre mis salarios.

7.°—CONSTE, que solo tomaré una hora para cada una de mis comidas diarias, y que el tiempo y duracion de mi trabajo cada dia será el mismo de costumbre del lugar ó pueblo á que se me destinare.

8.°—CONSTE, que mi pasage, y manutencion desde aqui al PERU será de cuenta del Sor. D. C. A. del RIO como asi mismo cuantos gastos se viere en la necesidad de hacer en el transito.

9.°—CONSTE, finalmente para lo que pudiera haber lugar, que me obligo á la observancia de todas y cada una de las clausulas arriba espresadas, no solo con los Sres. RIO y Ca. sus herederos, legatarios, apoderados ó agentes, sino con todas las personas á quienes fuere traspasado el presente contrato, con arreglo al decreto de 7 de Enero 1859, para lo cual, los autorizo desde hoy entera y completamente sin que despues de hecho este pueda ligarles ninguna responsabilidad hácia mi.

I.—CONSTE POR MI PARTE, que yo el abajo firmado, apoderado en China de los Sres. RIO y Ca., me obligo formalmente en su nombre á que tan pronto como sea posible despues de la llegada á su destino del baque arriba referido, dichos Sres. RIO y Ca., le pagaran mensualmente por su trabajo la suma de cuatro pesos fuertes ó su equivalente en moneda del pais dandole ademas alojamiento, suficiente racion de alimento sano, médico siempre que lo hubiere en el lugar, y asistencia y medicinas que ecsijan sus enfermedades, continuando siempre su sueldo estipulado salvo cuando la enfermedad haya sido adquerida por dejadés ó mal comportamiento. Que se le darán tres mudas de ropa, una esmara de lana y una frazada anuales, ademas de tres mudas gratis que se le darán el dia de su embarque.

II.—CONSTE, que se le concederán al mismo tres dias de su año nuevo para cumplir sus funciones religiosas.

Y EN CUMPLIMIENTO DE TODO LO ESPUESTO ARRIBA; declaramos ambas partes que antes de poner nuestra respectiva firma, hemos leido por la ultima vez clara y detenidamente todos y cada uno de los renglones á que mutuamente nos obligamos, á fin de que en ningun tiempo ni en ninguna circunstancia pueda arguirse ignorancia ni haber lugar á reclamo ecepto en el caso de faltar al cumplimiento de cualquiera de las condiciones arriba espresadas, con todas y cada una de las cuales estamos de perfecto acuerdo.

EN PRUEBA de todo lo cual firmamos hoy dia de la fecha el presente solemne contrato de nuestro propio puño.

p. p. Procurador dot Negocios Sericos

C. A. del Rio

Agente.

Hou hup

Superintendente Interino y Comandante de Policia.

Registado na Procuratura dos Negocios Sinicos.

Macao, 5 de Janeiro de 1870.

立合同僱工人 姚 [illegible] 原籍 福建省 府 縣人氏年方 廿 歲

今與在澳先爺咭唠吁公司訂明爲往秘魯國僱工照下款章程而行

一我僱工人自己情愿遵依先爺咭唠吁公司使搭所定之洋船爲往秘魯國僱工到果要隨

二訂明工期八年爲滿照依洋人月分每月三十日或三十一日而十二個月爲一年

三滿八年工期任由該工人自便自擇僱工安身如有欠落錢銀亦不得藉端强留作工準折

只可到官理究

四我在該埠地方應照本地之人一樣保護平安

五工期八年內我所做工夫不能爲己取益亦不得爲別人取益單爲益先爺咭唠吁公司或

承受合同之人而已期內該工人不能脫身不僱要被先爺有字據准許方可

六我收到先爺咭唠吁公司上期銀八大員此銀到埠駁工每月在工銀扣一員此銀或照銀

或本地銀錢值足照銀一員扣清此銀爲止

七每日每大川候限其一點鐘之久其起工及歇工之時照本處一樣

八我要遵先爺咭唠吁公司照此合同僱工或遵該先爺副人代管事之人或與承受合同人

之命雖然一千八百五十九年正月初七日該埠章程爲該工人無涉

九該先爺咭唠吁公司要包我到埠其每月支給工人銀四大員或照銀或本地銀錢值足照

銀四員交收及給地方居住及日間食用是食不缺

十如我有病者送入醫院令醫生登錄調理醫好爲止但不扣工銀倘我不[illegible]

東家不理已及每年給我衣裳三脫綿納一件綿被一張另贈身日給我[illegible]

十一該工人自澳門往該埠一切食用水脚各項先爺咭唠吁公司支[illegible]

十二每年遇唐人年停工三日以我喜慶己上各款章程無[illegible]

日後不得異言反悔之弊今欲有憑特立合同爲名交執爲據

大清 同治 八年 歲紀閏 月 日 立合同僱工人 姚 [illegible]

西紀 一千八百七十 年 月 日

[illegible] 守 [illegible] 八員

Está conforme.

Signal do [illegible]

Interprete

LA SEGUNDA ETAPA EN LA INTRODUCCION DE COLONOS CHINOS - 1860-1874

Fecha de llegada	Nombre del buque	Bandera	Nombre del Capitán	Tipo	T.R.	(D)	(E)	(F)	(LL)	Consignatario	Notas
1860											
Abr. 14	F. NIGTHINGALE	EE.UU.	...	Fragata	1.188	...	...	...	20	...	(1)
May.	WEST WARD HO	Perú	Araucoa	"	1.109	...	...	...	496	...	
Jul.	VICTORIA	"	...	"	420	...	426	221	205	...	
Oct. 17	MARIA CLOTILDE	España	...	Barca	375	...	251	210	241	...	
" 31	NEPTUNO	"	...	Bergantín	281	...	...	...	130	...	
									1.092		
1861											
Ene.	...	...	...	...	...	...	...	...	800	...	(1)
Feb. 7	TORALIND	EE.UU.	...	Fragata	517	...	340	119	221	...	
"	LOA	Perú	...	"	407	...	157	10	147	...	
Agt.	PAMONE	Francia	...	Barca	830	...	512	30	482	...	
Oct. 14	AUGUSTINA	España	...	Fragata	417	...	...	...	193	...	
Nov.	EMPRESA	Perú	...	"	446	...	...	...	273	...	
									2.116		
1862											
Abr. 18	PETRONILA	Perú	Campodonico	Fragata	670	...	300	21	279	Conroy y Co.	
May. 14	MARION	EE.UU	Gross	"	450	107	...	...	224	Fernández	
Jun. 17	WEST WARD HO	Perú	Araucoa	"	1.109	90	523	66	457	J.de Ugarte	
Jul.	EMPRESA	"	Caravagno	"	446	...	...	...	299	Dagnino e Hijos	
Nov.	CLAIRE	Francia	...	Barca	458	...	...	...	312	...	
"	ELIZA	Portugal	...	"	220	...	...	...	120	...	
									1.691		

(1) Colonos llegados como pasajeros.

(1) Estos 800 colonos son los que se mencionan en la Resolución de 29 Enero de 1861, sin haberse podido determinar el nombre de los tres buques empleados en este trasporte.

Abreviaturas : (D) Días de navegación; (E) Colonos embarcados; (F) Colonos fallecidos en viaje; (LL) Colonos llegado

Todos los colonos son procedentes de la Colonia portuguesa de Macao.

Fuente de información : Movimiento de buques en el Callao registrados diariamente en El Comercio de Lima y documentos no clasificados del Museo Naval del Perú.

1863

Feb. 3	CLAIRE	Francia	Morin	Barca	458	126	...	...	297	M. Espantoso	
Mar. 15	HERTWARTH	Perú	Arauco	Fragata	1.409	72	665	13	652	Ugarte y Santiago	
May. 5	ELIZA	Portugal	Santos	Barca	220	100	144	7	137	id.	
" 23	TERESA	Chile	Bollo	Goleta	194	121	132	2	130	...	
Set. 5	MARIA	Perú	...	Bergantin	...	...	...	...	87	...	(1)
Nov. 20	CESAR	Perú	Nèssen	Barca	582	111	328	11	317	García y Co.	
									1.620		

(1) Desembarcados en Paita.

1864

Ene. 17	WEST WARD HO	Perú	...	Fragata	1.109	90	...	...	683	Ugarte y Santiago	
Feb. 25	CAMILO CAVOUR	"	Stocker	"	1.394	79	...	...	582	Canevaro y Co.	
Mar. 1	D. MARIA PIA	Portugal	Tuller	"	774	92	390	11	379	Fernández y Co.	
Abr. 8	PERSEVERANCIA	Perú	Alfreds	"	548	96	300	29	271	Canevaro y Co.	
" 16	GRAL. PRIM	"	...	Barca	203	96	211	48	163	Ugarte y Santiago	
" 29	TERESA	"	Bello	Goleta	194	128	218	90	128	...	
May. 6	ROSA Y CARMEN	España	Maristani	Barca	402	94	228	34	194	Ugarte y Santiago	
" 12	CLOTILDE	Perú	Bollo	"	375	114	292	17	275	Bianchi y Profumo	
" 13	THEREZA	"	Sicard	Fragata	1.094	101	501	74	427	R. Pratolongo	
" 21	SAN VICENTE	Portugal	Pérez	Barca	423	111	262	15	247	...	
" 30	SOL DE LIMA	Perú	Abarca	"	192	133	100	4	96	Fernández y Co.	
Jun. 11	GASTON	Francia	Levalle	"	280	99	200	35	165	...	
" 19	CESAR	Perú	Nissen	"	582	89	317	49	268	G. García	
" 20	INRUST	Irlanda	Hencker	"	836	90	510	120	390	Althaus	
Jul. 9	JULIAN	Perú	Irribarren	Fragata	834	100	500	52	448	Zaracondegui	
Set. 17	NAP. CANEVARO	"	Demoro	"	1.327	100	300	10	290	Canevaro y Co.	
" 22	LIMA	"	Castagnola	Barca	253	...	184	32	152	Figari	
Oct. 13	BACALAN	Francia	Wasse	"	500	126	308	100	208	Zaracondegui	
" 16	VITALIA	Perú	Pérez	"	504	...	260	46	214	Menacho	
" 25	ARGO	Inglaterra	Harenton	Bergantin	268	67	146	...	146	Figari	(1)
Nov. 25	CLAIRE	Francia	Robert	Barca	458	95	312	13	299	G. García.	
Dic. 14	CAMILO CAVOUR	Perú	Landavaso	Fragata	1.394	...	602	65	537	Canevaro y Co.	
									6.562		

(1) Colonos recogidos en Honolulu (Is. Hawaii) dejados por la goleta peruana MANDARINA de 179 T.R.

Fuente de informacion : Libro N° 139 de Entrada de Buques al Callao, 1863-1867 - Documento del Museo Naval del Perú.

1865

Ene.	24	D. MARIA PIA	Portugal	Tulle	Fragata	774	81	425	25	400	Ugarte y Santiago	
Feb.	24	AURORA	Perú	Gil	"	668	104	377	10	367	Dagnino e Hijo	
Abr.	10	PROVIDENZA	Italia	Nattini	"	660	89	395	3	392	Figari	
"	23	CLOTILDE	"	Bola	Barca	375	104	220	2	218	Estienne y Co.	
May.	21	TERESA	Perú	...	Goleta	194	114	143	2	141	...	
Jun.	22	COLOMBO	Italia	Chiparra	Fragata	772	108	459	68	391	...	
"	23	NAP. CANEVARO	"	Domiro	"	1.327	105	641	39	602	Canevaro y Co.	
"	27	JULIAN	Portugal	Arrubaren	"	834	125	516	227	289	Zaracondegui	
Jul.	22	LIMA	Italia	Castagnola	Barca	253	112	190	65	135	Figari	
Set.	12	CAMILO CAVOUR	"	Landavaso	Fragata	1.394	100	632	49	583	Canevaro y Co.	
"	19	CRISTINA	Perú	Aryom	"	927	103	603	48	555	Espantoso	
"	22	FRAY BENTOS	Hamburgo	Anrodsen	"	618	...	300	...	...	...	(1)
Oct.	13	CESAR	Perú	Nissen	"	582	90	290	42	248	A. Barrera	
"	14	R. PRATOLONGO	Italia	Profumo	"	890	112	503	247	256	R. Pratolongo	
"	18	DON JOSE	"	Gervasoni	"	796	160	505	224	281	Bianchi	
"	30	FLORA	Francia	La Fontaine	Barca	589	114	350	89	261	C. Althaus	
"	30	FALCON	Perú	Sullivan	"	462	190	249	31	218	Canevaro y Co.	
Nov.	25	CLAIRE	Francia	Rivert	"	458	105	270	14	256	Zaracondegui	
"	29	AURORA	Perú	M. Gil	Fragata	668	114	400	50	350	Canevaro y Co.	
										5.943		

(1) Embarcados en Hong Kong con destino a Vancouver.

1866

Ene.	21	DEA DEL MAR	Italia	Giacomo	Fragata	849	...	506	...	268	Canevaro y Co.	(1)
Feb.	3	LIGURE	"	Pezzalo	"	843	185	417	291	72	R. Pratolongo	(2)
"	3	MARITIMA N° 1	Perú	Tullo	"	1.482	91	657	54	603	Cía. Marítima	
Mar.	30	EVA	"	Christofer	Barca	224	104	120	1	119	Espantoso	
Abr.	3	PROVIDENZA	Italia	Nattini	Fragata	660	108	413	8	405	Figari	
"	14	ROSINA	"	Hermann	"	487	118	370	102	268	Cía. Marítima	
"	27	MARITIMA N° 2	Perú	Spívalo	"	...	...	436	11	425	Cía. Marítima.	
"	27	KARL	Hamburgo	Bess	Barca	...	108	200	3	197	R. Pratolongo	
May.	29	CATALINA	Italia	Demoro	"	...	96	193	4	189	Canevaro y Co.	
Jun.	11	TAMPICO	Francia	Bonier	Fragata	213	42	54	0	54	Lostaunau	(3)
Jul.	29	UNCOWAH	Italia	Ordoña	"	988	107	572	116	456	Cía. Marítima	
Agt.	17	CAMILO CAVOUR	"	Landavaso	"	1.394	98	634	131	503	Dagnino	
"	28	AMALIA	"	Bollo	Barca	344	140	241	92	149	Estienne y Co.	
Set.	5	DOLORES UGARTE	Portugal	Silva	Fragata	1.282	119	670	170	500	Ugarte y Santiago	
"	11	COLOMBO	Italia	Chipara	"	772	140	370	6	364	Bianchi y Co.	
"	20	JULIAN	Portugal	Sousa	"	834	153	467	149	318	Barrera	
Oct.	2	THEREZA	Italia	...	"	1.094	119	613	116	497	Molfino	
"	20	R. PRATOLONGO	"	Profumo	"	890	...	455	7	448	Marcone	
"	22	LIMA	"	Maintard	Barca	253	141	148	7	141	Hurtado	
Nov.	1	ASIA	"	Timoschi	Fragata	820	142	500	103	397	Cía. Marítima	
"	9	FRAY BENTOS	"	Castagnola	"	618	140	361	9	352	Figari	
										6.725		

(1) Obligado a recalar en Tahití donde desembarca parte del pasaje.
(2) En Tahití dejó 54 colonos.
(3) Llegó al Callao con 54 colonos dejados en Tahití por la fragata italiana LIGURE

Fuente de información : Libro N° 139 de Entrada de Buques al Callao, 1863-1867 - Documento del Museo Naval del Perú.

1867

Mar.	9	AMERICA	Italia	Donaly	Fragata	1.444	117	622	38	584	Cía. Marítima	
Abr.	8	AURORA	"	James	"	668	110	272	13	259	Canevaro y Co.	
"	9	AMELIA	Bremen	Ondejana	Barca	449	133	256	21	235	...	
Agt.	28	MARIA LAURA	Francia	Abril	Fragata	393	117	285	56	229	Canevaro y Co.	
Set.	20	CAMILO CAVOUR	Italia	Astorquía	"	1.394	...	...	...	586	id.	
Oct.	1	EL PACIFICO	Inglaterra	...	Vapor	...	...	...	...	70	R. Pratolongo	(1)
"	7	R. PRATOLONGO	Italia	Leciry	Fragata	890	...	...	...	282	id.	
Nov.	6	PROVIDENZA	"	Nattini	"	660	...	...	...	307	J. Figari	
Dic.	2	JUANA	Austria	Landavaso	"	1.100	...	619	90	288	Canevaro y Co.	(2)
"	..	PANAMA	Inglaterra	...	Vapor	...	...	241	23	218	id.	
"	13	GALILEO	Italia	Spivalo	Fragata	1.076	139	413	111	302	Cía Marítima	
										3.360		

(1) Estos colonos fueron dejados en Paita por la fragata PRATOLONGO y trasladados el Callao en el vapor británico EL PACIFICO.
(2) La fragata JUANA embarcó en Macao 619 colonos, arribó a Paita con 529 (90 fallecidos en viaje), dejando en ese puerto 241 para convalecer, trasladados al Callao en el vapor británico PANAMAarribando con 218 (23 fallecidos en viaje).

1868

Ene.	29	UNCOWAH	Italia	Rosiano	Fragata	988	96	498	7	491	Cía. Marítima	
Feb.	2	PEDRO I	Portugal	Tulle	"	1.484	115	680	27	653	Cía. Nacional	
Mar.	3	LUISA CANEVARO	Italia	Demoro	"	1.203	...	663	205	458	Canevaro y Co.	(1)
"	8	BLANCA	Francia	Buhot	"	290	113	311	27	284	id.	
Abr.	14	AURORA	Salvador	García y G.	"	668	93	400	8	392	id.	
Jul.	3	FRAY BENTOS	Italia	Bollo	"	618	112	322	4	318	Figari e Hijo	
Set.	29	R.PRATOLONGO	"	Profumo	"	890	...	464	12	452	R. Pratolongo	
Oct.	11	CAMILO CAVOUR	Salvador	Astorquía	"	1.394	94	554	11	543	Canevaro y Co.	
Dic.	8	ENRIQUE IV	Francia	Monillot	"	757	128	458	142	316	García y Co.	(1)
"	23	PROVIDENZA	Italia	Nattini	"	660	140	382	6	376	Hurtado y Co.	
"	23	UNCLE JOBY	EE.UU.	...	"	1.305	...	...	...	24	...	(2)
										4.307		

(1) La Capitanía de Puerto del Callao realizó investigaciones en los casos en que se registran elevado porcentaje de decesos, como los ocurridos en las fragatas LUISA CANEVARO, ENRIQUE IV y otros.
(2) Estos colonos llegaron como "pasajeros"

El 17 de Enero de 1868 zarpa del Callao rumbo a Pacasmayo la barca nacional CAYALTI con 40 coolíes. Estos colonos se sublevan en viaje matando al Capitán Manuel Nicolini, obligando al armador, un tal Indina, a conducir el buque a Asia. La nave llega a Hakodate donde los chinos son desembarcados y repatriados a su país después de haber sufrido prisión.

El 14 de Julio de 1868 el Cónsul del Perú en Macao informa que la fragata italiana THEREZA despachada el 23 de Febrero con 293 colonos, regresa a puerto a los 62 días de su zarpe, después de haberse amotinado los coolíes victimando a 2 Pilotos y 12 marineros, obligando al Capitán a regresar a Macao.

Fuente de informacion : Para 1867, Libro N° 139 de Entrada de Buques al Callao, 1863-1867 - Documento del Museo Naval del Perú.
Para 1868, Libro N° 325 de Entrada y Salida de Buques del Callao, 1868-1869 - Documento del Museo Naval del Perú.

1869

Ene. 7	UNCOWAH	Salvador	Rosciano	Fragata	988	126	499	21	278	Cía. Marítima
Set. 19	CAMILO CAVOUR	"	Astorquía	"	1.394	88	586	19	567	Canevaro y Co.
Oct. 23	FRAY BENTOS	"	Motta	"	618	105	352	9	343	Figari e Hijo.
Nov. 1	CALLAO	"	Lavarello	"	1.552	...	653	25	628	Cía. Marítima
" 12	AMERICA	"	Peartres	"	1.444	100	669	2	667	id.
" 25	PROVIDENCIA	"	Vidurrizaga	"	660	115	386	8	378	Figari e Hijo.
									2.861	

1870

Ene. 14	LUISA CANEVARO	Salvador	Demoro	Fragata	1.206	...	...	...	489	Canevaro y Co.	
" 15	JOURDAIN	Francia	Armandeau	Barca	385	104	...	...	238	id.	
Feb. 18	ARIGO	"	...	"	572	...	...	...	318	...	
Mar. 1	UNCOWAH	Salvador	Rosciano	Fragata	988	83	...	...	237	Cía. Marítima.	
" 27	D. MARIA PIA	Portugal	Sousa	Barca	744	95	...	...	380	Canevaro y Co.	
Abr. 23	MAHELA	Francia	Desplá	"	444	97	247	4	243	Río y Co.	
" 25	CAMILO CAVOUR	Salvador	Astorquía	Fragata	1.394	70	...	...	650	Canevaro y Co.	
Set. ..	CALLAO	"	...	"	1.552	...	671	22	649	Cía. Marítima	(1)
Nov. 29	DOLORES UGARTE	"	Saúl	"	1.238	170	...	...	475	Ugarte y Co.	
Dic. 10	LUISA CANEVARO	"	Demoro	"	1.206	106	...	...	551	Canevaro y Co.	
									4.230		

(1) Parte del pasaje desembarcó en el puerto de Paita.

Un informe de la Capitanía del Puerto del Callao (documento del Museo Naval del Perú), menciona que en 1870 el número de colonos llegados al Callao fue de 7.544, dato que repiten Thomas Hutchinson en "Two Years in Perú", London, 1873 y J.B.H. Martinet en "L'Agriculture au Perou", París, 1878.

El 30 de Setiembre de 1870 zarpa de Macao la barca francesa NOUVELLE PENELOPE con 310 colonos con destino al Callao. A los pocos días de navegación los coolíes se apoderan del buque dando muerte al Capitán y tripulantes, regresando a China.

Fuente de informacion : Para 1869, Libro N° 325 de Entrada y Salida de Buques del Callao, 1868-1869 - Documento del Museo Naval del Perú Para 1870, del diario "El Comercio" de Lima, Seccion Movimiento Marítimo. Esta información es incompleta.

1871

Ene. ..	FERDINAND MARIA	Francia	...	Barca	...	...	310	14	296	...	
" ..	TANJORE	"	...	"	...	...	327	37	290	...	
" 21	FRAY BENTOS	Salvador	Motta	Fragata	618	96	366	2	364	Figari e Hijo.	
" 22	MACAO	"	Morales	"	603	159	436	9	427	Cía. Marítima	
" 22	D. MARIA PIA	Portugal	Souza	"	774	120	371	55	316	Candamo y Co.	
" 24	CAMILO CAVOUR	Salvador	Astorquía	"	1.394	78	...	...	651	Canevaro y Co.	
Mar. 8	COURONNEMENT	Francia	Bourdon	Barca	1.282	...	557	42	515	García y Co.	
" ..	COSMOPOLITE	"	...	"	...	...	300	3	297	...	
" ..	VISTULA	Rusia	...	Fragata	603	...	430	17	413	...	
" 14	ST. IVER	Francia	Bertrand	Barca	571	87	363	9	354	Candamo y Co.	
Abr. ..	NELLY	"	...	"	...	...	444	34	410	...	
" ..	CALLAO	Salvador	...	Fragata	1.552	...	691	29	662	...	
" ..	PROVIDENCIA	"	...	"	660	...	416	10	406	...	
" 29	PERU	"	Basagoitia	"	594	98	380	29	351	Figari e Hijo.	
" ..	HONG KONG	Perú	...	"	458	...	313	14	299	...	
May. 20	LOLA	Salvador	Elorrieta	"	890	95	479	4	475	J. Ugarte	
" 28	BERNICE	Francia	Coundet	Barca	320	106	270	50	220	Candamo y Co.	(1)
" 30	CECILIA	Portugal	Mézquita	"	533	118	370	1	369	Cía. Marítima	
Jun. 2	NEVA	Rusia	...	Fragata	1.652	94	762	45	717		
" 6	CASTI	Francia	Cöllineau	Barca	442	105	233	2	231	J. Muro	
" 28	CLOTILDE	Salvador	García	Fragata	1.314	98	780	80	700	Candamo y Co.	
Jul. 1	PACTOLE	Francia	Olivares	Barca	391	95	278	45	233	Cía. Marítima	
" 13	RIGAN	Salvador	Urtubiaga	"	316	110	245	50	195	Ugarte y Co.	
" 17	VILLE DU GRANADE	Francia	Chausie	"	270	153	198	83	115	Canevaro y Co.	
Agt. 16	FRAY BENTOS	Perú	Motta	Fragata	618	110	372	6	366	Figari e Hijo!	
Oct. 19	AMERICA	"	Perkins	"	1.444	92	641	3	638	Cía. Marítima	
" 29	SARA	"	Andraca	Barca	638	...	344	8	336	C. Ugarte.	
Nov. 2	LUISA CANEVARO	"	Demoro	Fragata	1.203	130	733	8	725	Canevaro y Co.	
" 5	CONSTANCIA	"	Jones	Barca	191	117	18	0	18	H. Grunning	
" 27	MACAO	"	Laucivica	Fragata	603	106	436	13	423	Cía. Marítima.	
									11.812		

(1) La barca BERNICE recogió colonos en Batavia dejados por la fragata UNCAWAH y barca OLIVIER.

Fuente de información : Libro N° 347 de Entrada y Salida de Buques del Callao, 1871-1872 - Documento del Museo Naval del Perú.

1872

Ene.	20	MILLE JONES	Francia	Menard	Fragata	735	102	432	39	393	Canevaro y Co.
"	21	HONG KONG	Perú	Irribery	Barca	458	98	314	8	306	id.
"	24	PROVIDENCIA	"	Vidurrizaga	Fragata	574	100	416	5	411	Figari e Hijo
Feb.	12	PERU	"	Basagoitia	"	594	98	403	10	393	id.
"	12	CALLAO	"	Arancoa	"	1.049	78	629	19	610	Cía. Marítima
Mar.	24	LOLA	"	Olarrieta	"	890	92	592	4	588	J. Ugarte
Abr.	12	FRAY BENTOS	"	Motta	Barca	618	96	375	6	369	Figari e Hijo.
"	24	CECILIA	Portugal	Mezquita	"	533	98	380	8	372	Cía. Marítima
"	25	CLOTILDE	Perú	García	Fragata	1.314	83	760	9	751	Candamo
Mayo	16	JOHANN DEN VILLEN	Holanda	Balihar	Barca	494	105	260	13	247	Canevaro y Co.
"	17	LUISA CANEVARO	Perú	Venturini	Fragata	1.203	88	739	192	547	id.
Jun.	11	EMIGRANTE	Portugal	Dos Santos	"	965	107	499	107	392	id.
"	12	ROSALIA	Perú	García	"	816	90	457	64	393	T. Filgeira
"	19	AMERICA	"	De Gregori	"	1.444	85	690	105	585	Cía. Marítima
"	30	ANTARES	Francia	Nattle	Barca	401	100	263	82	181	Canevaro y Co.
Agt.	31	CAMILO CAVOUR	Perú	Astorquía	Fragata	1.394	100	650	57	593	id.
Set.	10	SARA	"	...	Barca	638	110	346	23	323	Cía. Marítima
"	12	HONG KONG	"	...	"	458	...	314	37	277	...
"	16	CANADIENNE	Francia	Lequien	Fragata	853	110	507	19	488	Cía. Marítima
"	19	JOAQUIN RIGAN	Perú	Urquiaga	Barca	316	114	193	7	186	Ugarte
"	22	CALLAO	"	...	Fragata	1.552	91	695	10	685	Cía. Marítima
"	22	PROVIDENCIA	"	Vidurrizaga	"	660	110	422	10	412	Figari e Hijo
"	27	PERU	"	Basagoitia	"	594	130	408	34	374	id.
"	29	INRUST	Holanda	Hoffmann	Barca	836	140	455	55	410	Canevaro y Co.
"	29	RADAMA	Francia	Bernuy	"	487	99	305	4	301	id.
Oct.	3	MACAO	Perú	Laucivica	Fragata	603	131	436	19	417	Cía. Marítima
"	18	EMILE	Francia	Plessis	Barca	400	110	250	18	232	Cía. Asiática
"	27	NEDERLAND EN ORANGE	Holanda	Phaff	"	755	110	396	44	352	Canevaro y Co.
Nov.	1	MANCO CAPAC	Perú	Olaquivel	Fragata	909	111	577	17	560	Cía. Asiática
"	4	LOLA	Perú	Barreño	"	890	104	595	20	575	J. Ugarte
Dic.	17	BENGOLAR	Francia	...	...	...	...	341	38	303	Canevaro y Co.
										13.026	

En el diario "El Pueblo" de 20 de Diciembre de 1872 se menciona que "desde el 20 de Enero del presente año hasta la fecha, 32 buques arribaron al Callao en el tráfico de chinos", con un total de 13.380 colonos.

Fuente de información : Libro N° 347 de Entrada y Salida de Buques del Callao, 1871-1872 - Documento del Museo Naval del Perú.

En el mencionado Libro faltan páginas (8 al 16 Set. y de 26 Nov. al 31 Dic.) - La información correspondiente a esas fechas ha sido completada con otros documentos no clasificados del mismo origen.

1873

Ene.	..	ORACLE	Perú	...	...	...	...	669	46	623	...
Mar.	26	COLOMBIA	Austria	Gothardi	Fragata	979	100	500	61	439	Canevaro y Co.
"	26	CECILIA	Portugal	Mezquita	Barca	533	100	378	5	373	Cía. Marítima
Abr.	1°	BLANCHE ET MARIE	Francia	Balais	"	462	126	315	40	275	Canevaro y Co.
"	14	MARIA ISABEL	Perú	Fuxa	Fragata	1.314	94	385	27	758	Barcía y G.
"	15	AGUSTINA	"	Barbier	"	920	78	511	52	459	Ugarte y S.
Jun.	..	PERU	"	...	"	594	...	...	...	307	...
Agt.	..	CALLAO	"	...	"	1.552	...	...	...	582	Cía Marítima
"	..	HONG KONG	"	...	Barca	458	...	...	...	295	...
Set.	4	PROVIDENCIA	"	Izurrieta	Fragata	660	111	422	31	391	Figari e Hijo
"	10	SAN JUAN	"	Urtubiaga	"	1.406	130	775	168	607	Ugarte y S.
"	..	ROSALIA	"	...	"	816	...	...	...	371	T. Filgeira
Oct.	26	EMIGRANTE	Portugal	Boeto	"	965	144	502	75	427	Canevaro y Co.
Nov.	7	CAMILO CAVOUR	Perú	Irriberry	"	1.394	91	683	14	669	id.
										6.571	

1874

Ene.	10	GUILLERMO	Perú	Taboada	Barca	344	146	209	32	177	Bressani
Mar.	2	AMERICA	"	Lancerica	Fragata	1.444	102	776	39	737	Cía. Marítima
"	10	MANCO CAPAC	"	Olagibel	"	909	87	585	11	574	Cía. Asiática
Abr.	5	LUISA CANEVARO	"	Vidurrizaga	"	1.203	83	759	3	756	Cavero y Co.
May.	1	NUEVA PROVIDENCIA	"	Venturini	"	660	90	524	12	512	Figari e Hijo
Jul.	1	MARIA ISABEL	"	Fuxa	"	1.314	114	713	11	702	Delgado Hnos.
"	2	LOLA	"	Bareño	"	890	95	...	...	369	J. Ugarte.
										3.827	

El 2 de Julio de 1874 llega al Callao la fragata LOLA con el último embarco de trabajadores chinos, finalizando esta etapa de actividad naviera.

Fuente de información : Libro N° 650 de Entrada de Buques al Callao, 1873-1876 - Documento del Museo Naval del Perú.

En el mencionado Libro faltan páginas que corresponden al año 1873 (1° Enero a 8 Marzo y de 24 Abril a 31 Julio) - La información correspondiente a esas fechas ha sido completada con otros documentos no clasificados del mismo origen

LOS DIVERSOS INTENTOS PARA LA FORMACION DE EMPRESAS PERUANAS DE NAVEGACION A VAPOR

En un comienzo, la aparición de los buques a vapor con sus primitivas máquinas y elevado consumo de combustible, que obliga a frecuentes reaprovisionamientos, sólo se justifica económicamente en el trasporte de pasajeros y cargas de alto valor comercial, en un cabotaje de altura con depósitos de carbón escalonados a lo largo de las rutas. Este es el sentido del servicio regular establecido entre Europa y la costa occidental sudamericana por la operación coordinada entre la "Royal Mail Lines" de Liverpool y Aspinwall en el Istmo de Panamá, la "Panamá Railroad Co." por el ferrocarril inaugurado en Enero de 1875 y la "Pacific Steam Navigation Co." en la línea que atiende entre Panamá y Valparaíso.

Para las navegaciones directas a gran distancia, con cargas de volumen no sujetas a deterioro, los buques de vela actúan con ventaja por sus menores costos de operación, hasta que el rápido desarrollo de la ingeniería naval supera la capacidad de carga y reduce el consumo de combustible con el consiguiente aumento de radio de acción de los vapores, hecho que se vincula con la revolución industrial que se opera en Europa, en particular por el incremento considerable de los astilleros de construcción y la industria pesada de las máquinas de vapor.

La apertura del Canal de Suez en 1869 señala uno de los hitos más importantes de este cambio y como referencia bastaría señalar que de los 5.000 buques que cruzan el Canal entre 1870 y 1875, escasamente el 5 o/o corresponde a veleros que cumplen la travesía a remolque.

Corresponde a estos años la aparición de sectores dinámicos en la actividad empresarial nacional para canalizar capitales y energías en la actividad naviera, concretamente para formar compañías de navegación a vapor, esfuerzos que fracasan por factores internos y externos.

En el aspecto interno hay que mencionar la operación de las banderas foráneas, sin limitación alguna, en el tráfico de cabotaje y del comercio exterior, por autorización de la ley de 19 de Diciembre de 1861, según la cual "los vapores con la bandera extranjera disfruten en el Perú de todos los privilegios de la Marina Nacional Mercante, quedando sujetos a las leyes y reglamentos de Aduanas", esto es, el libre acceso de los buques extranjeros a los puertos y cargas nacionales.

A esta liberalidad se agrega los numerosos tratados de comercio y navegación en los que se incluye con generosidad la cláusula de la "nación más fa-

vorecida" en la aplicación de los impuestos aduaneros a países con capacidad económica, industrial y naviera como un freno para el desarrollo naviero nacional.

En el decreto del Presidente Balta de Junio de 1872 sobre Clasificación y Matrícula de los Oficiales Mercantes, ya no se exige que los Capitanes de buques nacionales fuesen peruanos de nacimiento o ciudadanos naturalizados, sólo se requiere la aprobación de los exámenes y conocimiento del idioma español, pues en gran medida ignoran la lengua castellana.

En los años que siguen continúa la misma tendencia, prácticamente desaparecen los requisitos de nacionalidad para ser propietarios de buques peruanos y todo vestigio de protección a la Marina Mercante Nacional.

El criterio de los hombres de Gobierno sobre la Marina Mercante es uniforme en el sentido de no darle ninguna importancia. El interés se limita a que los buques enarbolen bandera peruana, no importa si la construcción del casco, los Capitanes y tripulantes y el capital invertido sean extranjeros. Una actitud típica se encuentra en la resolución de 16 de Junio de 1871 por la que se otorga a la "Compañía Chilena de Vapores" (que posteriormente refundida con la "Compañía Nacional de Vapores" de la misma nacionalidad toma el nombre de "Compañía Sudamericana de Vapores"), autorización para extender sus servicios por el litoral nacional bajo la condición de que "la mitad del número de buques de la Compañía llevarán bandera nacional y se matricularán como peruanos."

En el aspecto externo, toda presión destinada a entorpecer los esfuerzos para la formación de empresas navieras a vapor, tiene origen británico. La línea inglesa "The Pacific Steam Navigation Co." recurre desde el ofrecimiento de rebajas en las tarifas bajo la condición de que el Gobierno no aliente la formación de empresas peruanas, hasta el abanderamiento simulado para el ejercicio del cabotaje abaratando con intención dolosa el precio de los fletes con el propósito de sabotear todo intento competitivo, tal como fue denunciado al Congreso en 1872 por Emilio Althaus.

En esta forma se detiene, casi en su mismo origen, toda iniciativa o esfuerzo de los empresarios peruanos en el campo de las inversiones para el establecimiento de empresas navieras a vapor.

El 10 de Abril de 1861 un grupo de comerciantes peruanos, Manuel Lazarte, Julián de Zaracondegui, Benito Valdeavellano, Benito Dorca, Enrique Ayulo, Santiago Prevost y Alejandro Ruden, representados por Emilio Althaus, gestionan la aprobación del Gobierno para la formación de una "Compañía Peruana de Navegación a Vapor", para atender las necesidades del cabotaje y posteriormente ampliar sus servicios al exterior, cuyo capital

se formaría por acciones de 500 pesos cada una, para ser colocadas exclusivamente en la localidad.

Al no ser atendida esta solicitud por el Gobierno, Emilio Althaus la presenta al Congreso, destacando en el respectivo documento los inconvenientes del monopolio ejercido por la PSNCo. y las franquicias que se otorgan a los buques extranjeros. Denuncia a la línea inglesa por actos de abanderamiento simulado para entorpecer todo intento en el establecimiento de líneas navieras peruanas. Las gestiones de Althaus en el Congreso tampoco tuvieron acogida y en cierta forma la respuesta fue la ley de 19 de Diciembre de 1861, que otorga a los vapores extranjeros los mismos derechos o privilegios que corresponden a los buques peruanos.

En el Gobierno de Prado surge otro proyecto, aprobado por los decretos dictatoriales del 31 de Diciembre de 1866 y 30 de Enero de 1867, y se crea la "Compañía Nacional de Vapores" por la intervención de Joaquín Soroa, Carlos Elizalde, Pedro Larrañaga, José Flores Guerra, Gregorio Hurtado, Manuel Moscoso Melgar y Gregorio García, a los que el Gobierno hace entrega de los vapores CHALACO, SACHACA y MAIRO para iniciar sus actividades en el cabotaje. Los decretos antes mencionados, fueron ratificados por el Congreso Constituyente por una ley de 9 de Setiembre de 1867, autorizando a la nueva empresa a "recorrer toda la costa del Pacífico, pudiendo ponerse en conexión en Panamá con los vapores que hacen la carrera entre Colón y Nueva York y con los de la Compañía Transatlántica de San Nazario y los de California."

Dispone la ley que los vapores entregados por el Gobierno "serán evaluados con arreglo al estado en que se encuentran y la Compañía pagará por ellos arrendamiento a razón de 6 o/o anual, calculado sobre el valor de los buques."

Se exonera a la empresa del pago de derechos de faro, aguada, toneladas, ancoraje, etc. y se le autoriza a establecer pontones en los puertos para depósito de carbón y víveres. Se le concede en el Callao un terreno para depósito de carbón y "el establecimiento de una fragua" para fundir piezas de repuesto. Se le autoriza a construir un muelle desde los lugares de desembarco hasta sus depósitos y a instalar un varadero en la isla de San Lorenzo para carena de los vapores y, en general, todas las franquicias otorgadas a la Compañía Inglesa de Vapores.

Se dispone que en igualdad de condiciones, el Gobierno debe dar preferencia a los servicios de la empresa.

Al asumir el mando supremo el General Pedro Diez Canseco en Enero de 1868, uno de sus primeros actos es el de anular las disposiciones adminis-

trativas del régimen depuesto, así como las del Congreso Constituyente. En esta forma desaparece la "Compañía Nacional de Vapores" al año de iniciar sus actividades y los buques son devueltos al Gobierno.

Al quedar liquidada la "Compañía Nacional de Vapores", el Gobierno intenta la formación de una empresa estatal con los mismos buques, el CHALACO de 271 toneladas de registro y en buenas condiciones, el MAIRO "vaporcito de poco provecho" y el SACHACA "más inaparente que el anterior" según expresión de Rosendo Melo (Historia de la Marina del Perú).

La empresa estatal sólo operó en 1868.

Pese a que la "Compañía Nacional de Vapores" y la empresa estatal que la substituye sólo actuaron durante dos años, la presencia de las mismas motivó a "The Pacific Steam Navigation Co." a que ofreciera una rebaja de 25 a 30 o/o en el valor de los pasajes, condicionando este ofrecimiento en tanto el Gobierno no alentara la formación de otras empresas navieras nacionales. Curiosamente este taimado ofrecimiento fue aceptado por una resolución de 30 de Enero de 1869.

Otra referencia sobre estos esfuerzos para organizar empresas de navegación a vapor, se encuentra en la antes citada obra de Rosendo Melo, en que menciona que al terminar sus actividades en 1868 la Compañía de vapores fiscales, se organiza una "Compañía de Navegación" con tres pequeños vapores especialmente traídos por la firma Miranda y Co. Estos vapores llevaban los nombres de MARIA LUISA, LUISA y GRIMANESA, quedando la gerencia de la empresa a cargo de D. Leandro Miranda, de quien se menciona era persona entendida en muchos asuntos y al que le eran familiares varios idiomas. El hecho es que a los dos años de iniciadas sus actividades, la "compañía estuvo en precisión de liquidar y los vaporcitos se dispersaron".

A principios de 1872, don Rufino Pompeyo Echenique presenta una solicitud al Gobierno para el establecimiento de una "Compañía Nacional de Navegación", la misma que es aprobada en una extensa resolución, perfectamente fundada, en los siguientes términos:

Lima, Marzo 9 de 1872

"Vista la presente solicitud de D. Rufino Pompeyo Echenique; y teniendo en consideración que el guano, el salitre y los demás artículos o primeras materias que se llevan al extranjero, exigen el empleo de muy crecido número de embarcaciones; que los capitales que invirtiese una compañía en la adquisición de buques que en su totalidad midiesen cien mil toneladas, obtendrían utilidades seguras y cuantiosas; que además de las grandes ventajas que el país reportaría con la colocación de esos capitales, la industria nacional quedaría favorecida con el beneficio de fletamentos seguros y económicos; que

esos provechos que la compañía y el país reportasen de la existencia de una marina mercante de las proporciones que van indicadas, tendrán que ser mayores con los recursos que ofrecerá el trasporte de precio módico de los artículos necesarios para el desarrollo de la producción nacional; que por medio de esos mismos buques construídos con las condiciones precisas para ofrecer cómodo pasaje, se facilitaría la inmigración abundante y a muy bajo costo de familias extranjeras; que es completamente indispensable a los ferrocarriles que se estan construyendo y los trabajos de irrigación que han de desprenderse, la posesión de una marina mercante que asegure el barato trasporte de las producciones del país y de los trabajadores que cultivan los terrenos que han de irrigarse; que en presencia de los grandes resultados que tiene indispensablemente que procurar el servicio de esos buques, no es posible negar las concesiones que se solicitan como medio de protección; que el otorgamiento de esas concesiones no irrogan perjuicio al Estado y por el contrario le proporcionan efectivas económías; y que es indispensable fijar ciertas condiciones que aseguren la plantificación de la compañía proyectada; se acuerdan a D. Rufino Pompeyo Echenique, como medio de protección para el establecimiento inmediato de la compañía que propone plantificar con el título o razón social "Compañía Nacional de Navegación", las concesiones siguientes:

"1º El Gobierno garantiza a la Compañía, que durante el tiempo mínimo de nueve años, se hará tan sólo en los buques de ésta, en tanto que ella pueda hacer el trasporte de los artículos de toda clase que por cuenta del Gobierno se han de traer del extranjero, desde puntos que estén bajo la esfera de la compañía.

"2º Se concede igual garantía y por igual tiempo, de que los buques de la compañía, harán en cuanto a ésta le sea posible, el trasporte de todos los productos, artículos y objetos de dominio o propiedad nacional de cualquiera clase y naturaleza que sean.

"3º Terminados que sean los actuales contratos para la provisión de carbón de piedra, la compañía proporcionará por el término de nueve años todo el que necesite el Gobierno al precio estricto de costo, embarcado en Europa, más el correspondiente flete y seguro y las comisiones y cargos usuales en el comercio, haciéndose estos pagos a la entrega del artículo.

"4º El Gobierno impondrá a las empresas constructoras de nuevos ferrocarriles y a toda obra que se ejecute por cuenta del Estado, y en los contratos que se hagan de arrendamiento de sus ferrocarriles y propiedades, la condición de que ocupen precisamente los buques de la compañía so pena de indemnización a ésta en el trasporte de toda clase de materiales que pueda conducir, y le compren en los términos estipulados en la cláusula anterior el carbón de piedra que esos ferrocarriles o propiedades hayan de consumir, siempre que la compañía pueda proporcionarlo.

"5º Los nueve años a que se refieren las cláusulas 1a. y 2a. principian a contarse desde el momento en que alguno de los buques de la compañía reciba el primer cargamento, principiando a cumplirse lo estipulado en ellas por parte del Gobierno y de los contratistas con el Estado, desde que la compañía manifieste tener alguna o algunas de sus naves en estado de hacerse a la mar.

"6º Los buques de la compañía estarán en todo tiempo libres de todo gravamen de carácter fiscal en todos los puertos y caletas del Perú.

"7º La compañía se obliga a no cobrar por ningún motivo ni bajo ningún pretexto, en los casos a que se refieren las cláusulas 1a., 2a., 3a. y 4a., mayor flete o comisiones que el corriente en plaza en los lugares y al tiempo en que se reciba la carga.

"8º La compañía tendrá la obligación de trasportar en cada uno de sus buques cincuenta inmigrantes, siempre que el Gobierno se los proporcione, y cobrará por el pasaje y alimentación sana y abundante de cada inmigrado, dos chelines diarios, y por los niños de 12 a 13 años, un chelín. Los días se computarán desde aquel en que se hace el buque a la mar hasta el día en que llegue al puerto de su destino. Si por cualquier motivo el viaje se retardase, no cobrará nunca más de doce libras por un adulto y seis libras por cada niño.

"9º La compañía se obliga a tener de tal manera dispuesto el movimiento de sus negocios que cada uno de sus buques haga por lo menos cada dos años, tres viajes redondos. Si pasasen seis meses contados de la fecha de la escritura de esta concesión y la compañía no estuviese organizada, la presente concesión quedará de hecho sin efecto.

"Pase a la Dirección de Administración, para que mande extender la correspondiente escritura.

"Comuníquese y regístrese – Rúbrica de S.E. – Masías.

Este decreto evidentemente promocional para alentar la formación de una empresa naviera privada de la que se espera llegue a disponer de 100.000 toneladas en buques, tenía una especial significación.

En su forma más simple, las concesiones que se otorgan a la compañía, usuales para la protección de los propios buques, pueden resumirse así:

a) Reserva en el trasporte de cargas estatales;

b) Contratos entre el Estado y la Compañía para el aprovisionamiento de carbón;

c) Trasporte obligatorio en buques de la Compañía de materiales financiados por el Estado (ferrocarriles).

d) Plazo de nueve años en la concesión;
e) Liberación de gravámenes fiscales;
f) Fijación de fletes a precios corrientes de plaza;
g) Fijación de precios, en pasajes y alimentación de inmigrantes.
h) Adecuación para la frecuencia de los servicios.

Poco tiempo después de la mencionada resolución, 3 de Junio, el Diputado Ricardo W. Espinoza, comienza una campaña en un diario local observando al Gobierno que la concesión otorgada a Rufino Pompeyo Echenique infringe la Constitución y las leyes y debe ser derogado.

El 4 de Junio, el Gobierno decreta:

"En reconsideración a la petición de D. Rufino Pompeyo Echenique, sobre la concesión de ciertos privilegios para el establecimiento de una Compañía Nacional de Navegación, queda revocado el decreto de 9 de Marzo y en consecuencia cancelado el correspondiente documento extendido ante Notario Público."

No es aventurado suponer que la PSNCo. haya tenido alguna intervención para que el Gobierno derogue tan excelente decreto de promoción naviera (17).

Dentro de estos intentos para la formación de empresas de navegación a vapor, con fecha 21 de Abril de 1875 el Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas, D. Aurelio García y García, con anuencia del Presidente de la República, remite un proyecto de ley al Congreso en los siguientes términos:

"Considerando:

"Que el fomento de la agricultura y demás industrias exige imperiosamente que se facilite una inmigración libre, económica y abundante del Continente Asiático.

"Ha dado la ley siguiente:

"El Poder Ejecútivo promoverá la organización y el establecimiento de una línea directa de vapores entre las costas del Perú y las de Asia, otorgando a la Compañía que se obligue a llevarla a cabo las siguientes concesiones:

"1º Una subvención que no excederá de ciento cincuenta mil soles anuales."

"2º Iguales franquicias de puerto por el término de 10 años, a las que hoy disfrutan los vapores pertenecientes a la líneas establecidas en el litoral de la República."

Este proyecto fue desechado por el Congreso el 20 de Mayo de 1875, señalando como razón la crisis fiscal.

LOS TRATADOS DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACION

En esta etapa (1864-1878), nuestro país continuó con la misma política de extender su intercambio comercial celebrando tratados de amistad, comercio y navegación con países de Europa, América y Asia.

Las estipulaciones en estos actos diplomáticos están invariablemente basadas en la libertad recíproca de comerciar, bajo aparentes condiciones de reciprocidad, entre los súbditos o ciudadanos de una nación en el territorio de la otra, aplicando con frecuencia el concepto de la "nación más favorecida" en el intercambio comercial.

Desde el punto de vista que interesa a este trabajo, sólo cabe mencionar que por las estipulaciones contenidas en tales tratados, se deja a la Marina Mercante nacional a su limitada capacidad de competencia, tanto en el tráfico internacional como en el de cabotaje, frente a las flotas mercantes extranjeras.

Los tratados a que nos referimos son los siguientes:

En 1864 con BOLIVIA, ratificado el 20 de Enero de 1865.
En 1867 con ECUADOR.
En 1870 con COLOMBIA, ratificado el 22 de Enero de 1873
En 1870 con ESTADOS UNIDOS, ratificado el 28 de Mayo de 1874.
En 1873 con JAPON, ratificado el 13 de Octubre de 1874.
En 1874 con CHINA, ratificado el 13 de Octubre de 1874.
En 1874 con ARGENTINA, ratificado el 29 de Octubre de 1875.
En 1874 con BELGICA, ratificado el 10 de Agosto de 1875.
En 1874 con ITALIA, ratificado el 4 de Noviembre de 1878.
En 1874 con RUSIA, ratificado en Noviembre del mismo año.

EL TRATADO DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACION CON CHILE EN 1876

El 22 de Diciembre de 1876 nuestro país acuerda con Chile un tratado de amistad, comercio y navegación, aprobado por el Congreso del Perú el 3 de Febrero de 1877 y promulgado por el Poder Ejecutivo el día 6 del mismo mes.

La aprobación del tratado por el Congreso de Chile fue postergada con distintos pretextos y a mediados de 1878 propone modificaciones al mismo que se consignan en un Protocolo firmado el 22 de Julio de ese año, aprobado por el Congreso y Gobierno peruano e ignorado por Chile.

Pese a que este tratado no fue perfeccionado con arreglo a la práctica establecida desde que no se cumple con el canje de ratificaciones, su conocimiento es de obvia importancia por la oportunidad en que fue acordado, la inclusión de determinadas cláusulas que no son precisamente de "amistad, comercio y navegación", las maniobras dilatorias del Gobierno de Chile como pretexto para no aprobarlo, todo lo cual lleva a la certidumbre, en el contexto de la política del país sureño, de un propósito muy distinto en la orientación de su actividad, en el intento de encubrir sus preparativos para la agresión que tendría lugar poco después con la ocupación, sin razón alguna, del indefenso puerto boliviano de Antofagasta.

Luego de mencionar en el Preámbulo el deseo de ambas Repúblicas de "extender y consolidar las relaciones de amistad y comercio que felizmente las unen", se establece, por el artículo 1º, "la libertad recíproca de comercio y navegación, y los ciudadanos de cada una de las dos altas partes contratantes disfrutarán en el territorio de la otra, de las mismas facilidades, seguridad y protección de que gozan o gozaren en el porvenir los ciudadanos de la nación más favorecida".

El artículo 5º menciona que "Se considerarán como peruanos en Chile y como chilenos en el Perú, todos los buques que naveguen con la respectiva bandera y que estén provistos de los papeles de mar y de los documentos que las leyes de cada país exigieren para la justificación de la nacionalidad de los buques de comercio".

Dispone el artículo 6º que los buques peruanos en puertos de Chile y, recíprocamente, los buques chilenos en puertos del Perú, no estarán sujetos tanto á la entrada como a la salida o en tránsito a "otros derechos que actualmente graven o en adelante se impusieren en tales casos, a los de la nación más favorecida".

Por el artículo 7º se conviene que cualquier privilegio que se conceda a los buques nacionales se hará extensivo a los de la otra parte, en lo que concierne a la colocación de los buques para las faenas de carga y descarga y otras formalidades a que están sujetos los buques de comercio, tripulaciones y cargamentos.

Por el artículo 9º se acuerda que las mercaderías de todo género que se importen o exporten, cualquiera sea su procedencia o destino, trasportados en buques de las partes contratantes en uno y otro país, no estarán sujetas a otro gravamen por razón del buque portador, que si fuesen importadas

o exportadas bajo bandera nacional.

Conforme al artículo 10º, toda concesión de tipo aduanero o de navegación que se haya concedido o que en el futuro se conceda a los ciudadanos de otro Estado, se hará extensiva inmediatamente a los de la otra parte contratante.

Por el artículo 17º del tratado de "amistad, comercio y navegación", se advierte que "Si, lo que Dios no permita, algunas desgraciadas diferencias entre las dos partes contratantes, ocasionasen una interrupción en sus relaciones de amistad y después de haber agotado los medios de llegar a un arreglo amigable y satisfactorio, no lograsen el avenimiento que interesa al bien común, se *someterán tales diferencias, de mutuo acuerdo, al arbitraje de una tercera potencia a fin de evitar un rompimiento definitivo.* (el subrayado es nuestro).

El resto de este extenso artículo se refiere a las condiciones que deben observarse, en el caso de guerra entre los dos países, sobre los ciudadanos de las partes, residentes en el territorio de la otra; el respeto a la propiedad privada; las deudas de los ciudadanos de uno de los países a personas de la otra parte contratante; los hospitales y ambulancias militares; y, en general, "se observarán en el curso y en todos los incidentes de la guerra, las doctrinas y los usos más humanitarios y más conformes con la civilización cristiana."

El artículo 18º menciona que "Si una de las partes contratantes estuviese en guerra con una tercera potencia, los ciudadanos de la otra parte podrán continuar su comercio y su navegación con ambos Estados beligerantes, exceptuando las ciudades o puertos que estuviesen bloqueados o sitiados." Por el artículo 19º se conviene en reconocer los principios que se refieren a la navegación neutral en puertos de los países beligerantes y sobre la propiedad y personas que se encuentren a bordo. Los artículos 20º y 21º determinan los artículos que se reputan como contrabando de guerra y las normas a que están sujetos para su detención y confiscación.

El artículo 22º menciona que "El presente tratado durará por el término de diez años contados desde el día en que sean canjeadas las ratificaciones; pero si ninguna de las partes anunciare oficialmente a la otra un año antes de la expiración de este plazo, su intención de hacerlo terminar, continuará rigiendo obligatoriamente, para ambas partes, hasta un año después de cualquier día en que se haga dicha notificación por una de ellas".

El 5 de Mayo de 1874 el Gobierno de Chile celebra un contrato con la "Compañía Sudamericana de Vapores" por el que se otorga a la empresa un subsidio de 100.000 pesos anuales durante 10 años, pagaderos por trimestres

vencidos, a cambio de varias obligaciones, entre éstas, aceptar la designación de Jefes navales en los buques y en caso de producirse un conflicto armado, las naves de la CSAV pasan a formar parte de la Marina de Guerra.

En 1878 los buques COPIAPO y LOA de la CSAV fueron trasformados en cruceros auxiliares.

En los primeros meses de 1879 los vapores LOA e ITATA, llegan a nuestros puertos con bandera inglesa o norteamericana para encubrir propósitos muy distintos al de un comercio honesto, y es precisamente a uno de estos buques, el ITATA, que el Ministro de los EE.UU. en Lima obligó a arriar la bandera que indebidamente usaba.

Estos hechos constituyen una muestra de los preparativos para la agresión. Al Gobierno de Chile no le interesaba la firma del tratado de "amistad, comercio y navegación" cuya discusión sólo le sirvió para encubrir sus verdaderos propósitos, mientras nuestros gobernantes, luego de su aprobación por el Congreso y promulgación por el Poder Ejecutivo, suponían superada toda situación de conflicto.

NOTAS AL CAPITULO

(1) Como se menciona en el fallo del Sr. Logan, Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos en el Perú, elegido como árbitro para la decisión definitiva de las cuentas de la escuadra aliada peruano-chilena en la guerra con España.

Conforme a ese documento, los buques peruanos que intervinieron en defensa de Chile fueron la fragata AMAZONAS desde el 5 de Diciembre de 1865 hasta el 16 de Enero de 1866; la fragata APURIMAC, corbeta UNION y corbeta AMERICA desde el 5 de Diciembre de 1865 hasta el 31 de Octubre de 1867; el monitor HUASCAR y la fragata INDEPENDENCIA desde el 6 de Junio de 1866 (fecha en que llegaron a Chiloé) hasta el 31 de Octubre de 1867.

La ayuda prestada a Chile le costó al Perú 1'130.000 pesos.

(2) El total de buques chilenos incendiados, hundidos o capturados pasó de 30 unidades, pese a que casi todos tomaron bandera neutral. El dique de Valparaíso izó la bandera de Prusia.

(3) WARDLE, Arthur C. . . . **El Vapor Conquista el Pacífico** – Imprenta Universo, Valparaíso, 1940.

(4) La tarifa del dique para los buques de guerra era la siguiente:

Buques	Eslora	Manga	Tons.	(1)	(2)	(3)	(4)
APURIMAC	197	43.5	1.702	1.135	850	570	45
INDEPENDENCIA	215	44.7	1.983	1.325	990	660	75
HUASCAR	196	35.5	1.158	1.775	580	385	45
UNION	254	36.5	1.627	1.085	815	540	35
METEORO	262	34.5	1.511	1.005	760	500	35
LOA	181	38.5	1.000	670	500	330	35
TUMBES	147	24.5	404	270	200	135	30
CHALACO	271	32.8	1.423	950	710	475	45
MAIRO	. . .	. . . .	670	450	335	220	30

1 U.S. dólar el primer día; 2 por cada uno de los 4 días siguientes; 3 por cada uno de los días subsiguientes; 4 por cada una de las faenas para asegurar y largar los buques en las entradas y salidas.

Fue por esta época, 1871, que Juan P. Elizalde expone al Gobierno su propósito de establecer un dique en la ría de Guayaquil ofreciendo los servicios del mismo para los buques de la Armada por el término de 40 años, sin otro gravamen que el pago de 60.000 soles que se abonarían por adelantado.

Esta propuesta fue rechazada por el Gobierno de Balta observando las limitaciones en la ría de Guayaquil que no permite el ingreso de buques con calados superiores a 21 pies, además de que durante la limpieza de fondos "los buques hacen reparaciones que demandan trabajos serios de factoría y que ni el Gobierno del Ecuador posee en ese lugar establecimientos de esta clase, ni los de particulares son adecuados para ejecutarlos en la escala que se requiere". Además, si el Gobierno peruano lo estima conveniente, puede usar el dique proyectado en las mismas condiciones en que otros pueden hacerlo "sin perjudicar los intereses comerciales del país, retirando de su giro la crecida suma que se solicita" por lo que declara inadmisible la propuesta de Juan B. Elizalde que no presenta condición alguna que mejore las que el Estado tiene estipuladas con "The Callao Dock Co".

(5) El Piloto Juan Ladrillero deja su nombre en la historia por haber sido el que realizó la primera travesía del Estrecho de Magallanes de Oeste a Este.

En el año 1557 el Gobernador de Chile,. D. García Hurtado de Mendoza, dispone el reconocimiento del Estrecho de Magallanes y para este propósito el Piloto Juan Ladrillero zarpa de Valdivia con dos naves, la más pequeña, el SAN SEBASTIAN, a órdenes del Piloto Cortés Ojeda llega a las proximidades del estrecho sin lograr encontrarlo y desistiendo de su intento regresa al norte naufragando en las cercanías del golfo hoy registrado en las cartas náuticas como "Ladrillero". El otro buque, el SAN LUIS, al mando de Ladrillero cruza el EStrecho en Marzo de 1558 y sigue viaje hasta alcanzar las costas de España.

(6) Esta extraordinaria observación de Pedro Cieza de León sobre el "desbalance hidrológico" del Lago, encontró su explicación por los trabajos de Monhein y Kessler entre los años 1957 y 1961, después de calcular 60 balances mensuales referidos a milímetros de nivel de las aguas del Lago Titicaca, considerando una superficie de 8.100 km.2

En estos cálculos se determinaron los siguientes valores:

Entradas:	Caudales de los afluentes	42 o/o
	Precipitaciones	58 o/o
Salidas:	Descarga por el río Desaguadero . .	2 o/o
	Evaporación	98 o/o

El pronunciado proceso de evaporación se debe a la extrema sequedad del ambiente, a la incidencia casi vertical de los rayos solares y a la baja presión atmosférica.

(7) Con los vapores YAVARI y YAPURA se registra el extraordinario caso de que continúan en servicio con más de un siglo de actividad, aunque ambos buques han tenido modificaciones substanciales.

El YAVARI originalmente de 100 pies de eslora con una máquina a vapor, fue alargado a 150 pies en 1915 instalándose un motor semi-diesel. Su registro actual correspon-

de a 240 toneladas. En 1966 fue modificado en su estructura para el trasporte de mineral en tinas.

El vapor YAPURA ha tenido mayores trasformaciones. Su eslora fue aumentada de 107 a 125 pies en 1928 y también la manga. La máquina de vapor fue reemplazada por un motor semi-diesel. En 1956 se le instalan nuevos motores y se acondiciona su estructura para el trasporte de pasajeros. En 1970 fue nuevamente modificado como "buque hospital" en el marco de Servicio Cívico Lacustre, rebautizado, con tan poca fortuna, con el nombre de PUNO rompiendo una tradición de más de 100 años.

(8) VALDIZAN GAMIO, José. . . . **Tradiciones Navales Peruanas** - Empresa Gráfica Sanmarti - Lima, 1969.

(9) Durante la Colonia los numerosos hospitales, todos ellos fundados y dotados por particulares como el Hospital del Espíritu Santo, eran administrados por la Beneficencia de Lima, que constituía una vasta organización y para cuyo sostenimiento se aplicaba una parte de la contribución de indígenas llamada el "tomin de hospitales" y el noveno y medio de los "diezmos". El diezmo se constituía por el 10 por ciento de los frutos naturales e industriales de la tierra que correspondía a los Reyes de España y que se aplicaba a las Beneficencias, al culto o al fisco, según la voluntad del Soberano.

(10) Entre 1864 y 1878 se aprobaron los siguientes contratos para venta directa o consignación de guano.

El 31 de Diciembre de 1863, modificado en Enero de 1864, con Manuel Amunátegui y otros para colocación del producto en China y Japón por venta al contado a 38 pesos la tonelada de mil kilos.

Contrato de prórroga de 31 de Marzo de 1864 con Sescau y Co. por 4 años y por arreglo unificado de 9 de Agosto de 1866, vigente por 5 años a partir de 1º de Octubre de 1866, para la consignación en Bélgica.

Contrato de prórroga de 27 de Abril de 1864 y 1º de Junio 1865 con Thomas Lachambre y Co., unificados el 9 de Agosto de 1866 para la consignación en Francia y Colonias por el plazo de 6 años a partir del 1º de Enero de 1867.

Contrato de prórroga de Mayo de 1864 con José Canevaro y otros por un plazo adicional de 6 años para la consignación en Holanda a partir del 1º de Enero de 1867.

Contrato de prórroga de Mayo 1864 con Lázaro Patrone y Co. por 4 años para la consignación en Italia,

Contrato de 29 de Junio de 1865 con la "Compañía Nacional" para la consignación en España y Colonias, excepto Cuba y Puerto Rico, a partir del 1º de Enero de 1866.

Contrato de 27 de Setiembre de 1865 con Stuber y Blecher por 4 años para la consignación en Portugal y países sobre el Mar Negro.

Contrato de Octubre de 1865 con la "Compañía Consignataria de Guano en los Estados Unidos" por 4 años a partir del 1º de Enero de 1866.

Contrato de 23 de Noviembre de 1865 con Witt y Schutte para un empréstito a cargo de la consignación de guano en Alemania.

Contrato de Octubre de 1867 con A. D. Moore para compra en los depósitos y su envío a las Is. Sandwich.
Contrato de 1868 con Francisco García Aguilar.

Contrato de 11 de Noviembre de 1870 con Dreyfus y Co. para venta directa de 2 millones de toneladas inglesas del fertilizante y su venta en Europa y Colonias, excepto Cuba y Puerto Rico.

Contrato de 7 de Junio de 1876 con "The Peruvian Guano Co." para consignación de 1'900.000 toneladas en todos los mercados, excepto EE.UU., Mauricio, Antillas, China y Japón.

Además de los anteriores se firmaron otros contratos cuya reseña es la siguiente: En Febrero de 1875 con Nicanor Tejerina para venta directa en China; en Abril de 1877 con José Vicente Oyague para exportación a Cuba y Puerto Rico; en Julio de 1877 con Serdio Hnos. para venta en Chile; en Setiembre de 1877 con Serdio para venta en Chile; y finalmente, en Abril de 1878 con Calderoni, Schmolle y Co. para la colocación de 200.000 toneladas en Mauricio, Reunión y Antillas francesas, británicas y holandesas.

(11) Si en un principio el contrato Dreyfus significó un progreso en el manejo de las rentas del guano, las dificultades comienzan con los considerables empréstitos levantados por intermedio de dicha firma y en los "adelantos" para atender los gastos ordinarios del presupuesto. A esto se agrega la comprobada manipulación dolosa en las cuentas realizadas por Dreyfus, burlando la confianza del Gobierno, lo que motiva la resolución de 1º de Diciembre de 1876 en que se descubren considerables cargos contra Dreyfus y Co.

En una apreciación conjunta sobre este tipo de negociaciones Jorge Basadre en su "Historia de la República" dice: "En su esencia, sin embargo, el significado de Dreyfus es el de haber aparecido como representando al capital extranjero prestamista del Fisco. Este tipo de capitalismo ha sido funesto para los países americanos"

(12) Tomando como referencia los meses de Marzo y Abril de 1875 de los embarques de salitre por Pisagua, se tiene la siguiente relación de buques:

Marzo		Abril	
Ingleses	: PAMPERO	Ingleses	: COMRADE
	TIMES		DETTA
	VICTOR		JAMES KENWAY
	RIBBLE		CRONILLA
	AUREA		BAUGTHOM
	VICTORIA CROSS		CUPIDO
	ATAHUALLPA		STAR OF THE NORTH
	MALACA		QUICKSTEP
	COLDSDREAM		JOSEPH THOMPSON
	ESTRELLA		FANNY
Francés	: AGUSTIN EDWARDS		ORURO
		Alemán	: WAPAUS
		Guatemalteco	: CANARIO

Conforme a este muestreo, la intervención británica en el trasporte del salitre alcanza al 90 o/o.

(13) La utilización del petróleo en la época pre-hispánica se limitaba a la preservación de las momias, en las antorchas de brea y principalmente en los caminos de los Incas. Una descripción de estos caminos se encuentra en las Crónicas de Pedro Cieza de León (1584) que menciona "las partes cortadas y aplanadas en viva piedra estaban cubiertas para igualar la aspereza con una mezcla de yeso y betún. . ."

Para esta primitiva industrialización, el petróleo se calentaba en depósitos o vasijas de cerámica hasta que sólo quedaba el residuo asfáltico.

(14) Toda la Historia de la Brea y Pariñas se encuentra en un luminoso **"Memorandum"** (Mayo 1960) del Dr. José Luis Bustamante y Rivero, en su condición de Miembro de la Comisión Consultiva de Relaciones Exteriores.

(15) Esta referencia se encuentra en la obra **"Petróleo"** de H.C. Peterson y Tomás Unger. Iberia SA – Lima, 1964.

(16) Esta información ha sido tomada de diferentes fuentes. **"La inmigración en el Perú"** (1891) de Juan de Arona; **"The International Relations of the Chinese Empire"** (1910-1913) de Hosea Ballao Morse, citado por Watt Steward en su **"Chinese bondage in Perú"** (1951); los **"Accounts and Papers"** del Museo Británico mencionados por Wilma Derpich Gallo en su **"Introducción al Estudio del Trabajador chino en el Perú del Siglo XIX"** (1976); y otras referencias en documentos no clasificados del Museo Naval del Perú.

(17) En el Informe correspondiente al año 1872 del Cónsul británico Hutchinson,a su Gobierno (Accounts and Papers – Museo Británico) al referirse a la concesión otorgada a Rufino Pompeyo Echenique, dice que "el despropósito (del Gobierno) de pretender romper todos los intereses marítimos con tan extenso monopolio ha causado indignación universal, y ha sido revocado por el mismo Ministro D. Felipe Masías a los pocos días de su publicación."

INDICE GENERAL
1er. TOMO

INTRODUCCION I
CAPITULO I (1778 - 1820) 42

ANTECEDENTES HISTORICOS

El Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias 43
La Marina Mercante conforme a la Matrícula en el Apostadero Naval del Callao entre 1808 y 1821 48
La Guerra de Corso 55

CAPITULO II (1821 - 1826) 69

De José de San Martín a Simón Bolívar 70
El proceso de desmantelamiento de la flota mercante desde la Declaración de Independencia hasta la Capitulación del Real Felipe 73
El Reglamento Provisional de Comercio de 1821 y el Reglamento de Comercio de 1826 77
El comercio ilícito 84
El primer reconocimiento de los buques mercantes peruanos 87
El Tribunal del Consulado y la Cámara de Comercio de Lima 89
La Reglamentación de la Pesca y su Fomento 91
Las Juntas Litorales de Sanidad 92
El Reglamento para Régimen y Gobierno de los Resguardos 94
La Marina Mercante Nacional al término de la Guerra de Liberación .. 94

CAPITULO III (1827 - 1841) 101

De José de La Mar a Agustín Gamarra 103
Las causas de la guerra de Chile a la Confederación 108
La interdicción al tráfico comercial chileno 112
Las regulaciones del comercio exterior entre 1827 y 1841 115
La represión del contrabando 124
El proyecto de William Radcliffe para el establecimiento de un servicio de navegación a vapor 126
El "Telica" primer buque a vapor en el litoral 128
La concesión a William Wheelwright 129
La construcción del muelle del Callao 132

Los proyectos de Sebastián Martins y Marcelino Pereyra para la navegación fluvial a vapor 135
Los Tratados de Comercio con Bolivia, Ecuador y México 136
El relevamiento del litoral por la Expedición de Fitz Roy 139
La "Compañía de Asia" 140
El restablecimiento de la Escuela Central de Marina 142
Disposiciones sobre la "gente de mar" y propiedad de los buques mercantes 144
El Reglamento de Policía de los Puertos 149
Las Milicias Navales en la República 151

CAPITULO IV (1842 - 1851) 159

De Manuel Menéndez a Ramón Castilla 161
El Registro de buques mercantes y Pilotos en el Tercio Naval de Lima en 1842 164
La exportación de guano y su significado como base y sustento de una Marina Mercante 170
La exportación del salitre 176
Diversas disposiciones sobre puertos en función del comercio exterior . 179
La categorización de los puertos 182
El "Reglamento de Estadística" en la actividad naviera 183
La Marina Mercante y la Milicia Naval del Perú en 1847 185
La Ley de Fomento y Protección de la Marina Mercante de 1848 190
La Comisión del Bergantín "Gamarra" a California 197
Los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación con Gran Bretaña e Irlanda, Bélgica y Estados Unidos 199
La Convención sobre Comercio y Navegación con Brasil en 1851 203
La Marina Mercante Nacional en la primera etapa de introducción de colonos chinos 204

CAPITULO V (1852 - 1863) 219

De José Rufino Echenique a Miguel de San Román 221
El Reglamento de Comercio de 1852 224
El Estado General de la Matrícula de los buques mercantes nacionales en 1853 226
El libre tránsito y navegación en las vías fluviales sudamericanas 231
La Convención Especial firmada con Estados Unidos sobre los Principios en que se fundan los derechos de los neutrales en el mar 233
La exportación de guano 235
Los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación con países de América y Europa 240
La política de "igualdad de banderas" en la actividad naviera 244
La Convención Fluvial firmada con Brasil en 1858 247

Los Vapores fluviales "Tirado", "Huallaga", "Pastaza", "Morona", – "Napo y "Putumayo" 248
El primer dique flotante en el puerto del Callao 251
El Reglamento Marítimo Internacional para evitar colisiones en el mar 252
La Marina Mercante nacional en la introducción de Colonos de la Polinesia 253

CAPITULO VI (1864 - 1878) 263

De Juan Antonio Pezet a Mariano Ignacio Prado 265
The Callao Dock Co. 270
El Reglamento de Comercio de 1864 y las franquicias otorgadas a las empresas navieras extranjeras 273
La construcción del Muelle Dársena del Callao 277
Los vapores lacustres "Yavari", "Yapurá", "Coya", "Inca", "Ollanta" y trasbordador "Manco Capac" 282
El "derecho de hospital" para la atención de los tripulantes de buques mercantes 287
El Cosmografiato en la República 288
La exportación de guano 289
La Clasificación y Matrícula de los Oficiales Mercantes 296
La exportación de salitre y la política de nacionalización 299
Los derroteros de la costa del Perú 302
La clasificación de puertos por la ley de 1874 304
El primer vapor petrolero en la República, el "Mancora" 305
La Marina Mercante nacional en el segundo período de introducción de colonos chinos 308
Los diversos intentos para la formación de empresas peruanas de navegación a vapor 322
Los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación 329
El Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con Chile en 1876 ... 329

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 387.5/C44L/1980
No: Inv: 0842
Fecha: 21/90
Inst: BR

Estos dos tomos fueron impresos en el mes de Febrero de 1980 en los Talleres de Artes Gráifcas Martínez E.I.R.L. Tarata 250 - Telf. 479465 Miraflores.